e Année ◢ N° 442 — 50 centimes — 9 Mars 1907 ◢ Tous les Samedis

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce numéro : **Le match Stade-R. C. F.**

Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout ◦ Fermes et Châteaux ◦ Femina
Musica ◦ Jeunesse ◦ L'Art et les Artistes ◦ ◦ ◦ ◦
90, Av. des Champs-Élysées ◢ Paris

LE CROSS-COUNTRY NATIONAL

Ragueneau, Keyser, Ballon et Boin en course

(Voir pages 162 et 163.)

Abonnements :
Paris et Départements „ „ „ 24 *francs*
Etranger „ „ „ „ „ „ 28 —
Changements d'adresse 0 fr. 75

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

UN

PNEU TREMPÉ

Par le procédé BAROF

BREVETÉ S. G. D. G.

RÉALISE **90 %** D'ÉCONOMIE

TOUS LES PNEUS

peuvent être trempés et acquérir ainsi une durée dépassant de **100 %** la durée d'un pneu ordinaire

Une année d'expérience sur tous **pneumatiques**

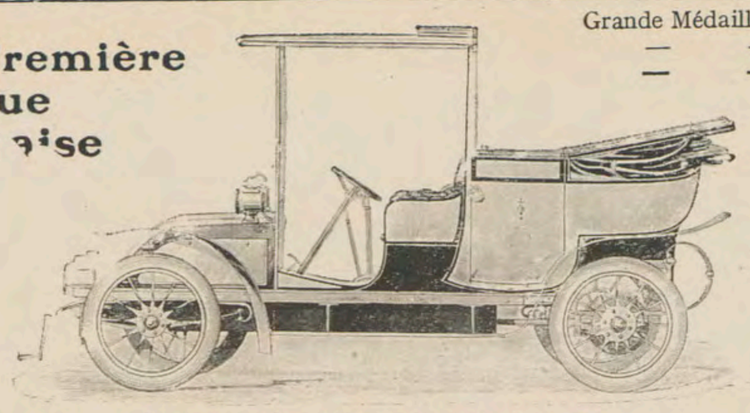
Faites tremper vos pneus

LE CAOUTCHOUC TREMPÉ

12, Bd de Villiers, LEVALLOIS-PERRET

La Première Marque Française

Grande Médaille d'Or 1903
— — 1904
— — 1905



La nouvelle voiture de ville C. G. V.

CHARRON, GIRARDOT, VOIGT

Demander la Notice descriptive : 45, Avenue de la Grande-Armée. PARIS

FINE-HENDAYE

★ **Izarra**

Liqueur exquise des BASQUES

GRATTAU

Hendaye (B.-P.)

SOCIÉTÉ DES AUTOMOBILES

EUGÈNE BRILLIÉ

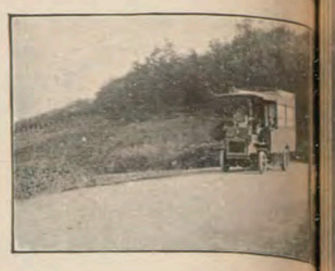
60, Boulevard Pereire (Place Wagram)

Ad. télég. AUTOBRIL-PARIS Téléph.

Voitures de Tourisme et de Livraison, Omnibus, Camions, Moteurs

Construits dans les ateliers d'artillerie de **SCHNEIDER et Cie** Le Havre

Fournisseur de la Cie générale des Omnibus de PARIS



LA HERNIE

Les Appareils Pneumatiques sans Ressort de **A. CLAVERIE**

sont les Seuls universellement adoptés pour le soulagement et la Guérison de la Hernie et les Déplacements des Organes.

Grâce aux ***Appareils Pneumatiques et sans Ressort*** dont Mr CLAVERIE est le créateur, les ***Hernies*** les ***Efforts***, les ***Descentes***, quels que soient leur volume et leur ancienneté, sont contenus sans gêne et sans souffrances. Imperceptibles et imperméables, ils permettent ***seuls*** l'exercice de toutes les professions et de tous les sports et procurent, dès leur application, un soulagement immédiat.

Le renommé Spécialiste a décrit ses incomparables appareils dans un magistral ***"Traité de la Hernie"*** qui est envoyé gratuitement et avec discrétion à tous nos lecteurs qui en font la demande à Mr **A. CLAVERIE, 234,** Faubourg Saint-Martin, à PARIS. — *Visites et applications à* **Paris** *tous les jours de 9 h. à 7 h*

Dans les principales villes de France tous les 2 mois (Demander les dates). *Consultations et renseignements gratuits par correspondance.*

PRENEZ GARDE, Ma

vous commencez à grossir et grossir vieillir. Prenez donc tous les jours Dragées de **THYROÏDINE Bou** *votre taille restera ou redeviendra*

LE FLACON : 10 Fr. — Envoi franco contre mand

Laboratoires **BOUTY, 1,** Rue de Châteaudun

Il est bon de prendre l'avis d'un médecin

La Semaine Comique, par Henriot.

— Grâce à mon auto et aux pneumatiques *Le Gaulois*, en une heure je suis à 65 kilomètres de ma femme, de ma belle-mère et de mon bureau ! et il y a des gens qui b'aguent !

— Tiens... tu n'as donc plus ton collier de perles ?

— Non, j'ai fait comme toutes mes amies, je les ai vendues pour m'acheter une automobile...

— Quelle est cette énorme dame qui a l'air de vouloir écraser tout le monde ?

— C'est ma tante, on l'appelle aussi « l'Autobuse ».

— C'est une voie Romaine, superbe encore. Je ne comprends pas que les anciens qui construisaient de si belles routes n'aient jamais eu la pensée de les utiliser pour les automobiles ?

PNEU CUIR **VULCAN**

CONCOURS DU BANDAGE 1905

COUPE DU MATIN

1er PRIX

P. BUCHILLET & Cie

47, Rue St Ferdinand, PARIS

SUSPENSOIR MILLERET

élastique sans sous-cuisses, 2 fr 50

pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS, BANDAGES CURATIFS, BAS-VARICES

LE GONIDEC, 13, Rue Etienne-Marcel, PARIS.

AUTOMOTEUR avec **GARDE-ROBE**

Bouchon se retirant sous le siège

DUPONT

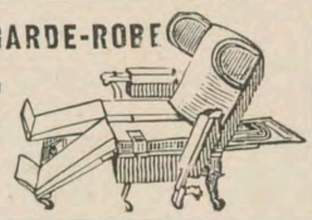
Fabricant breveté s. g. d. g.

FOURNISSEUR DES HOPITAUX

PARIS, 10, Rue Hautefeuille

LES PLUS HAUTES RÉCOMPENSES

Envoi Fco Catalogue



Pneu-Cuir IMPERFORABLE **SANS PEUR** ANTIDÉRAPANT

RÉSISTANCE INCOMPARABLE GARANTIE

BEAU & Cie 171, Cours Lafayette LYON — 19, Av. de la Gde-Armée, PARIS — LONDRES, BRUXELLES STRASBOURG, MILAN

LA PLUS SOUPLE

LA VRAIE VOITURE DE TOURISTE, c'est la

BERLIET

qui détient toujours le record de la consommation

SIÈGE SOCIAL : 239, Avenue des Ponts, LYON

Agent à Bordeaux :
PINAUD-DUANIP
92-94-96, boul. de Caudéran

Agent à Paris :
TART & Cie
2, avenue Alphand

LA PLUS SIMPLE

POUDRE DENTIFRICE CHARLARD

Conservation, Blancheur des dents, Beauté éclatante des lèvres et de la bouche

Prix de la boîte, 2 fr. 50 franco

EAU DENTIFRICE CHARLARD

Prix du flacon : 2 fr. 50

Pharmacie CHARLARD, 12, bd Bonne-Nouvelle

Ces deux produits, composés en 1765 par M. Charlard, prévôt du Collège des Pharmaciens de Paris, jouissent depuis cette époque de la faveur du public ; ils rendent les dents très blanches sans attaquer l'émail. — Pharmacie CHARLARD, 12, Boulevard Bonne-Nouvelle, PARIS

CYCLES & MOTOCYCL

de toutes Marques.

APPAREILS PHOTOGRAPHIQU

de toutes Marques

PAYABLES EN 12 M

A L'INTERMÉDIAIRE

17, Rue Monsigny, PARIS

(CATALOGUE FRANCO).

PARFUM **FLORAMYE**

L.T. PIVER

PARIS

HERNIE GUÉR

BREVTÉ S.G.D.G.

par le Nouveau BANDAGE M

Accepté par la Société de Chirur

Recommandé par Membres du Corps

Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur supprime le **ressort** du dos et le **sous-cuisse.** peut se livrer à tous les travaux sans éprouver Par sa pression constante il mène à la guérison Env. C

MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Hon

AUTOMOBILES MOTOBLOC

SIÈGE SOCIAL ET USINES · 102, RUE DES VIVANTS, 102 · **BORDEAUX**

à **PARIS** EN 1906

DIRECTION DES AGENCES E
MAGASIN D'EXPOSITIO
8 · RUE LAFAYETTE · 8

NOUS AVONS PRIS PART A 5 COURSES et CONCOURS ET REMPORTÉ **5 PREMIERS PR**

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

9 Mars 1907 — N° 442
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

LA BELLE DU MATCH DE RUGBY STADE-R. C. F., POUR LE CHAMPIONNAT DE PARIS

Le Stade Français et le Racing Club de France, ayant chacun une manche, disputèrent dimanche dernier la belle de leur match sur le terrain du Polo à Bagatelle. Le Stade, qui était grand favori triompha, mais avec une désinvolture que ses plus chauds partisans n'osaient espérer. Il marquait 14 points (4 essais, 1 but), tandis que le R. C. F. ne parvenait pas à réussir le moindre essai. La meilleure équipe gagna : elle a fait preuve d'une cohésion, d'une homogénéité, d'une science qui font penser qu'après le Championnat de Paris, elle peut remporter le Championnat de France.

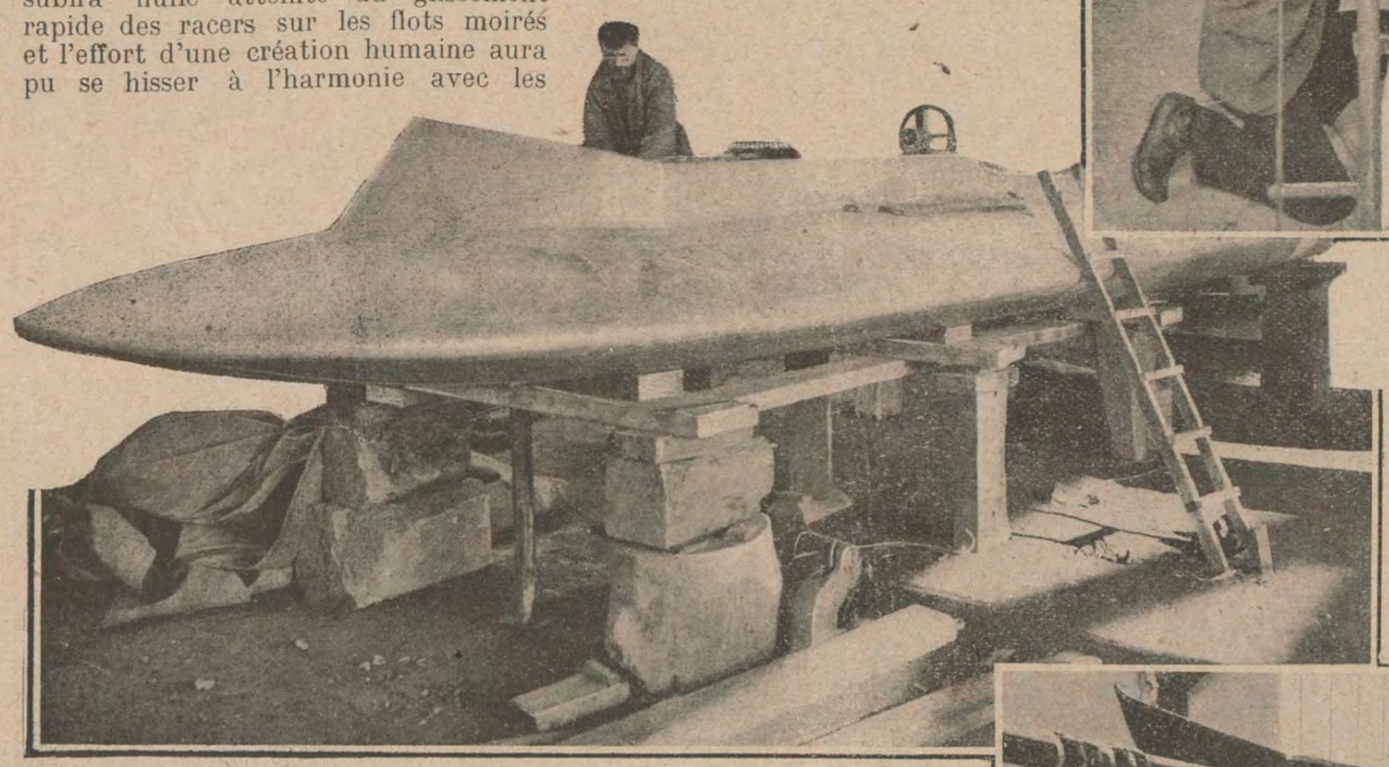
Le prochain Meeting de Monaco

Après de grands progrès accomplis durant l'ère des débuts, le canot automobile connaît un état de stagnation préjudiciable à son avenir ☞ On ne sauvera le nouveau sport que par une orientation nette et décisive vers les applications utilitaires ☜

CHAQUE année, le meeting de Monaco ouvre la période des grandes manifestations sportives. Bientôt, et pour la quatrième fois, les canots vont offrir à l'admiration d'un public déjà éclairé la sveltesse de leurs formes extérieures et l'impressionnante puissance de leur ossature mécanique. Le spectacle vaut moins par sa vision que par ses suggestions et l'imagination se plaît à évoquer la vitesse que des coques légères vont tirer du mouvement de liaisons d'acier. La beauté latente des choses, sur l'incomparable Côte d'Azur, ne subira nulle atteinte du glissement rapide des racers sur les flots moirés et l'effort d'une création humaine aura pu se hisser à l'harmonie avec les splendeurs d'une nature incroyablement généreuse. Mieux qu'en nulle autre occasion, la vitesse sur les canots automobiles manifeste son prestigieux pouvoir. L'inexprimable émotion qui nous étreint au passage d'un monstre de course est faite pour une part des signes extérieurs : le ronflement sonore du moteur, le bondissement des roues, les oscillations du châssis, le tourbillon de poussière qui poursuit la voiture, et, plus que tout sans doute, la vision soudaine et sans durée d'une face tragique emportée dans un cyclone, sont autant de choses qui nous étreignent davantage qu'elles ne nous émeuvent. Combien la sensation que donne le racer en pleine action est de source plus pure !

Pitre examine la quille de l'*Ulysse*.

*L'*Ulysse, *cruiser de 8 mèt. 02, appartient à M. Crucq. Il sera muni d'un moteur Mors.*

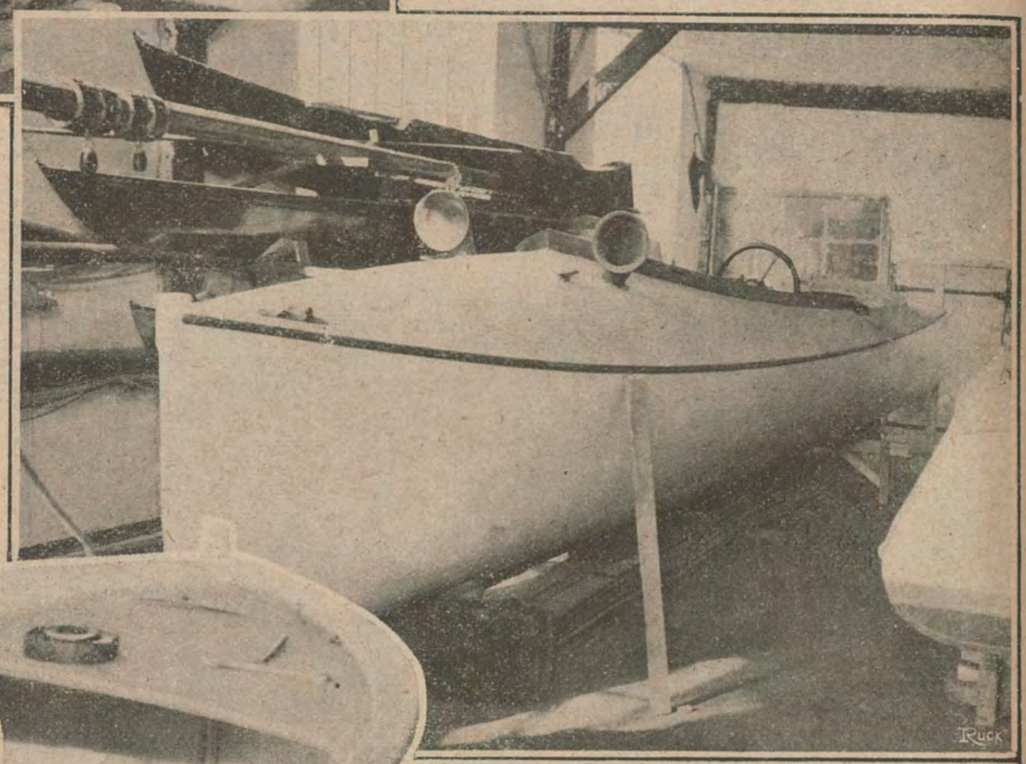


Le racer du chevalier Florio.

Le Mercédès-Florio, *racer de 7 mèt. 98, est construit aux chantiers de la Sirène.*

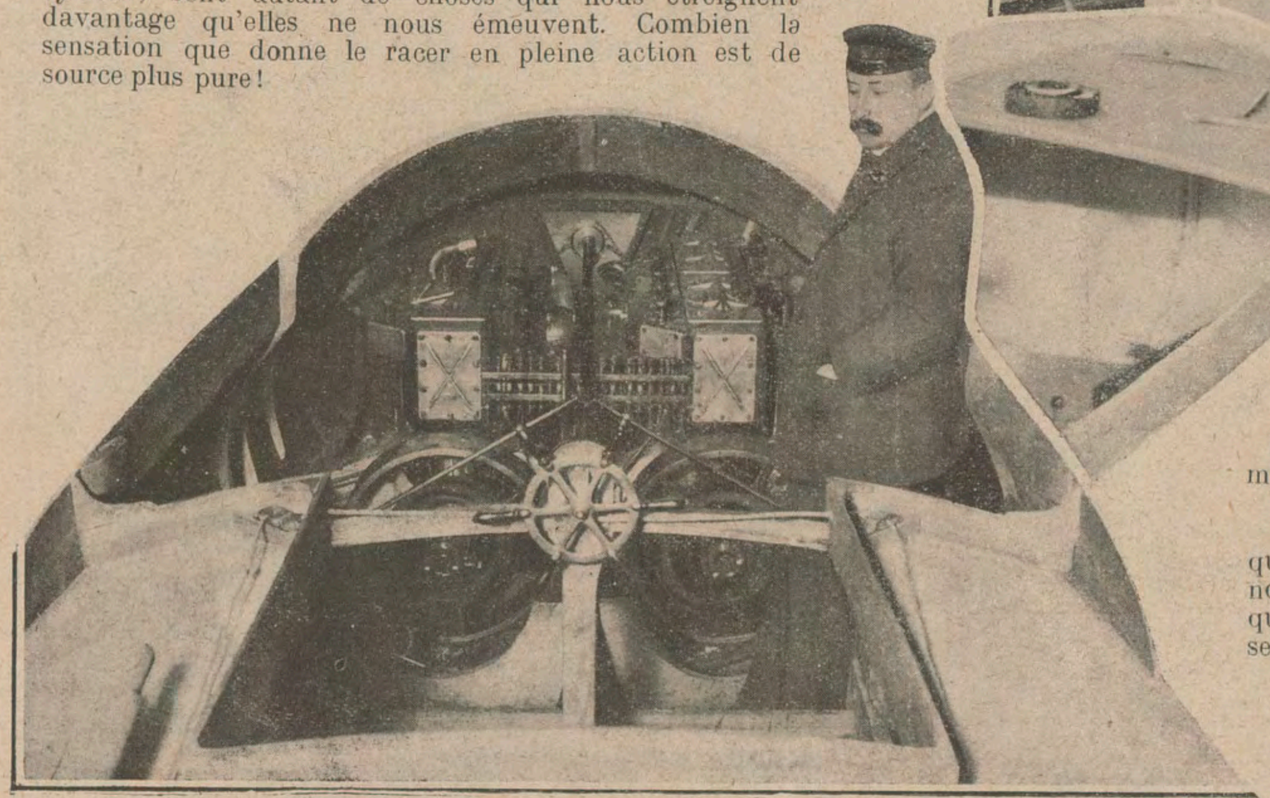
Importance des progrès réalisés Une simple énumération en dira plus long que de fastidieux développements sur la progression de la mécanique du yachting automobile.

En 1903, on fait du 30 à l'heure.
En 1904, on dépasse le 40 à l'heure.
En 1905, on atteint le 48 à l'heure.



Un nom célèbre.

Le New-Trèfle, *à M. Huskins, racer de 11 mèt. 02, a l'ambition légitime de succéder au fameux* Trèfle à quatre.



Pérignon et le *Lorraine-Diétrich*.

Le Lorraine-Diétrich, *racer de* 12 *m.* 02, *construit par Quesnel, a reçu deux moteurs type circuit des Ardennes. Il est muni de deux hélices.*

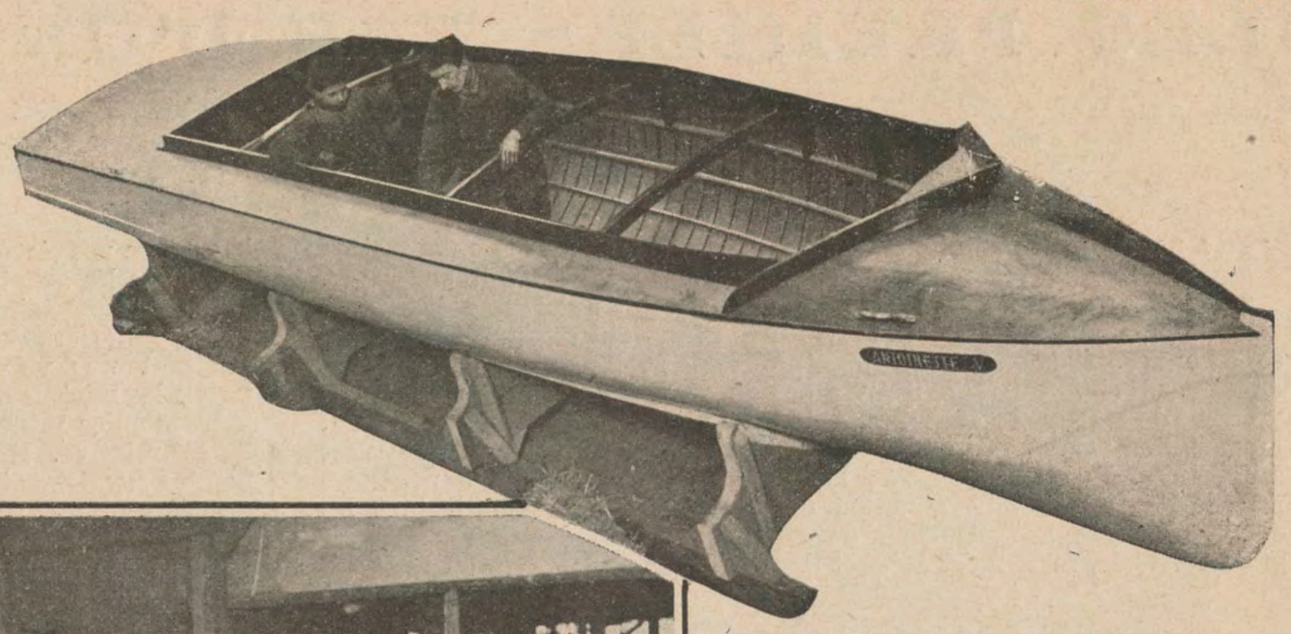
En 1906 enfin, on frise les 30 nœuds marins (55 kilomètres à l'heure).

Couvrira-t-on cette année le kilomètre dans la minute ?

Ces progrès considérables, accomplis si rapidement, à qui, plus qu'au sport, plus qu'aux courses, en sommes-nous redevables ? Sans doute, il faut bien reconnaître qu'au point où nous sommes déjà parvenus, le pur classement à la vitesse des *cruisers* n'est pas l'idéal, mais celle-ci doit demeurer le facteur essentiel pour les courses de *racers*. La non limitation de vitesse en locomotion routière nous a rendu trop de services pour que nous puissions les oublier. A respecter les prescriptions surannées de l'Administration — maximum de 15 kilomètres à l'heure en eaux hautes, de 12 kilomètres à l'heure en eaux basses —, nous risquerions fort de nous endormir. Sans doute, comme mon confrère Miral, expert en

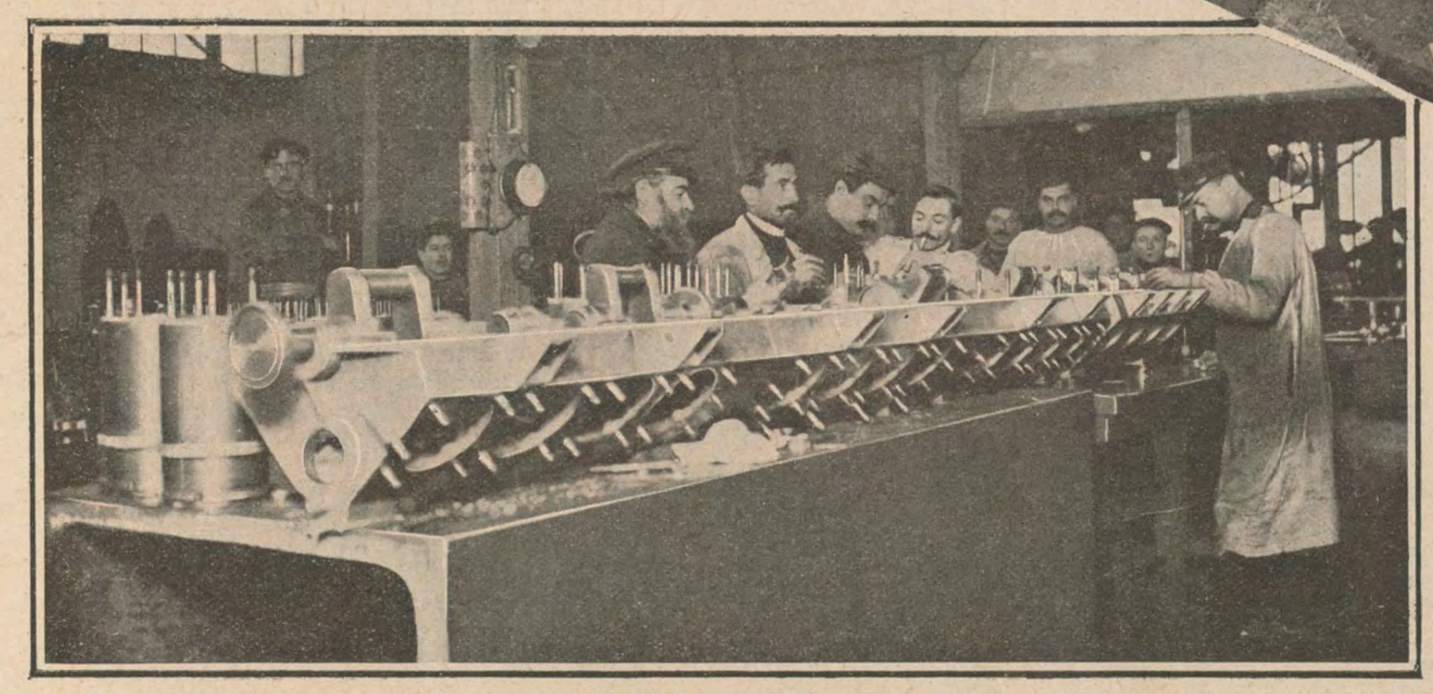
la matière, l'a fait ressortir, la navigation automobile, dernière venue, bénéficie constamment de l'expérience acquise sur les routes. N'oubliez pas, en effet, que les moteurs de canaux sont des moteurs de voitures. C'est malheureusement encore une opinion trop répandue que de croire que ces petits moteurs à grande vitesse n'ont aucune durée.

L'épineuse question des règlements On a souvent discuté sur les règlements actuels des courses de canots automobiles, et on s'est fait un peu partout l'écho des plaintes que nous formulions l'an dernier à pareille époque dans la *Vie au Grand Air*. Cette discussion, qui est toujours d'actualité, s'explique par ce fait que les règlements



A petit bateau, gros moteur.

*L'*Antoinette V, *construit chez Lein, est un racer de 8 mètres, qui sera muni d'un moteur de 24 cylindres.*



Quand on prend des cylindres....

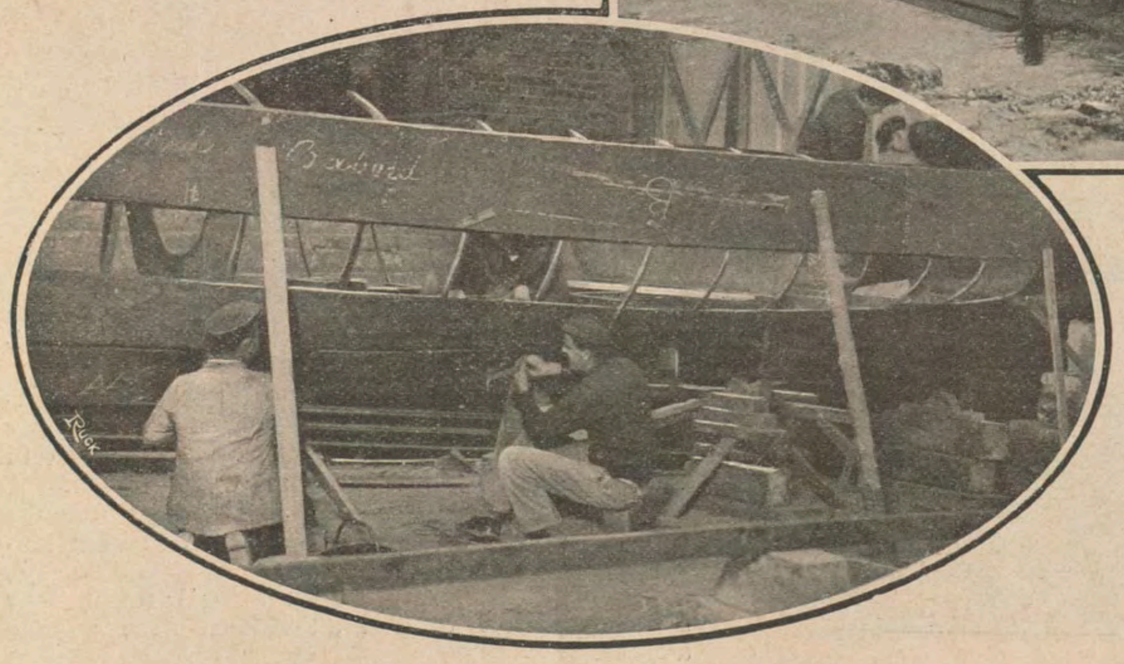
Ce moteur Antoinette de 24 cylindres trouvera place dans le minuscule racer représenté plus haut.

ont, de par leurs tendances, une influence indéniable sur la construction. Au début, le règlement de Monaco a rendu de grands services; il est suranné aujourd'hui et ne répond plus en rien au but qu'il s'était proposé. La Chambre syndicale de la navigation automobile a élaboré récemment un règlement très sérieux, très étudié. Malheureusement, Monaco ne veut point l'appliquer, et comme le meeting de Monaco est le plus important des events annuels, on voit que l'avenir est sombre.

Il me paraît que les organisateurs du meeting de Monaco font fausse route. S'ils continuaient, au contraire, à témoigner au yachting automobile la même sollicitude éclairée qu'au début, ils fourniraient enfin au canot à moteur l'occasion d'entrer dans le domaine des applications utilitaires. C'est toujours en lui que réside le but à atteindre. Nous sommes assurés d'ailleurs de rencontrer cette fois moins d'hostilité de la part des

Un concurrent déjà prêt.

Le Roi d'Ys, *au lieutenant Massieu, cruiser de* 10 *m.* 60, *est muni d'un moteur Panhard.*



Les riveurs à l'ouvrage.

La vedette d'escadre en tôle Jacqueline III, *à M. Boudreaux, est construite aux chantiers de Coninck.*

pouvoirs publics, qui semblent avoir pris à cœur de faire oublier leur coupable indifférence à l'égard de la locomotion automobile. On retrouve la trace caractéristique de cette évolution dans un rapport officiel du capitaine de vaisseau Dumubs, où cet officier distingué s'exprime ainsi :

« On pourra utiliser ces embarcations, faites pour marcher vite et que leur petite taille rend invisibles la nuit, comme torpilleurs-vedettes... C'est vers ce but qu'il conviendrait de diriger, d'ores et déjà, les études et les efforts des sociétés sportives françaises d'automobilisme maritime, dont les capitaux seraient ainsi employés au mieux des intérêts de l'industrie et de la défense nationale. »

Un avenir sombre Cependant, il faut bien que les organisateurs de meetings envisagent la nécessité de modifier leur règlement quand le besoin en devient manifeste. Voyez à Monaco : depuis 1904, l'importance industrielle du meeting a été constamment décroissante, et nous sommes fondés à nous demander si cet event figurera encore au calendrier sportif en 1908.

Malheureux yachting automobile ! De nombreuses épreuves, les résultats souvent contradictoires qu'elles ont donnés, les incidents multiples qui les troublèrent et leurs conséquences ont donné à réfléchir à tous ceux qui s'intéressèrent au développement du canot à moteur. Est-ce sa faillite complète? Est-ce au contraire un triomphe, comme quelques-uns le prétendent encore, orfèvres assurément? Les déductions sont un peu plus complexes.

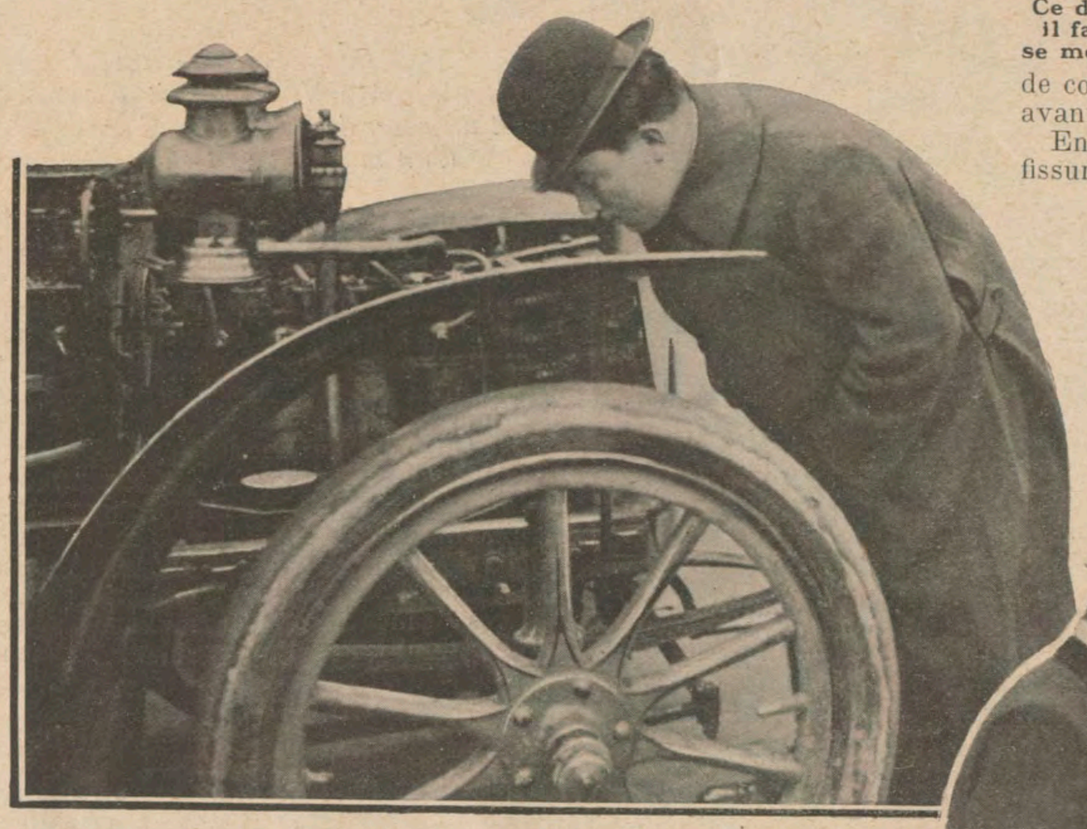
C. Faroux.

LES PREMIERS PAS D'UN MÉCANICIEN [1]

III — CONSEILS POUR L'ACHAT D'UNE VOITURE

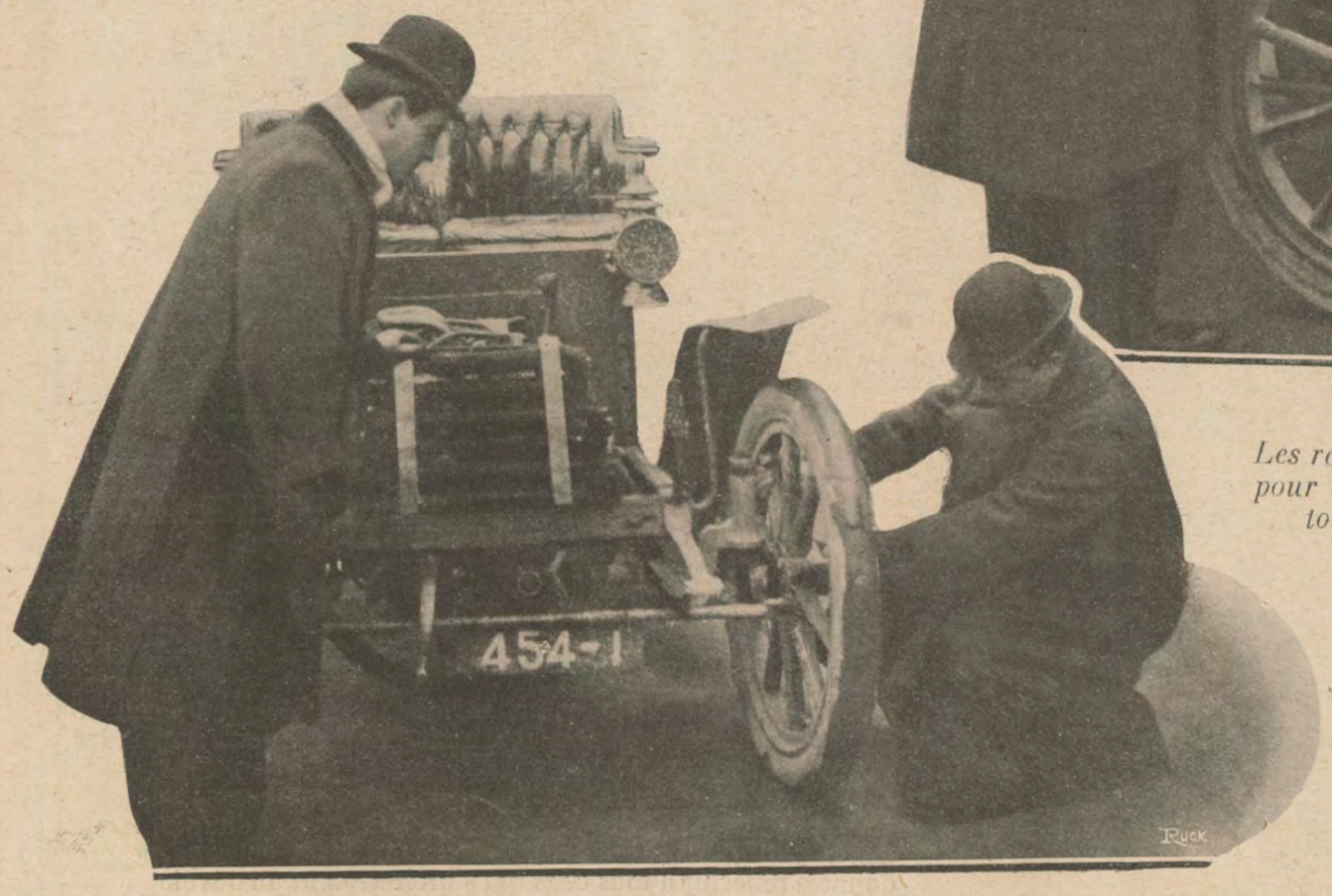
Les différentes mesures que l'on peut reconnaître dans une voiture — Pièces faussées — Fuites — Jeux — Comment s'en rendre compte ?

Il ne s'agit pas ici d'une voiture neuve, achetée dans une maison réputée, dont la marque est une garantie tout à fait suffisante. Aujourd'hui, à part les « berlingots » fournis par des mécaniciens d'occasion, la plupart des voitures classées et cotées sur le marché sont bonnes. Elles ont, évidemment, les unes et les autres, leurs petits défauts, et si, à vrai dire, il n'y a pas de voitures parfaites, toutes les voitures de marque sortant des ateliers sont presque parfaites. A l'usage, l'une évidemment ne démontrera pas que son changement de vitesse est à l'abri de toutes les critiques ; le pont arrière de celle-là a peut-être pour la route une telle affection qu'il finit par en ressentir tous les cahots ; l'embrayage silencieux de celle-ci est trop doux, il patine en grande vitesse, mais il est évident que ces inconvénients sont très légers et que peu à peu toutes les voitures réputées gagnent en perfection. Les conseils que nous voulons donner aux acheteurs, dans ces courts articles, s'adressent à ceux qui n'ont pas encore la pratique de l'auto et veulent faire l'emplette d'une voiture d'occasion. Certains furent cause du mépris dans lequel on tient la voiture usagée et vendue à des prix assez bas. Ils truquèrent tellement que les acheteurs méfiants n'osent plus s'adresser au particulier ou à l'intermédiaire, de peur d'être roulés. Ne pouvant payer un châssis douze mille francs, ils s'abstiennent, plutôt que courir le risque, en achetant une voiture d'occasion, de connaître dès la première sortie toutes les misères du métier.



Le moteur tourne...

Tous les gaz et deux tiers d'avance à l'allumage. Si le moteur cogne, c'est qu'il y a du jeu dans les têtes de bielles.



Les moyeux.

Prenez les roues à deux mains, si elles se déplacent d'avant en arrière, c'est que les moyeux sont usés.

Le premier principe est de n'attacher à la carrosserie qu'une importance relative. Il y a des limousines admirablement capitonnées et peintes royalement qui ne valent pas la corde qui les remorquera à la première promenade. Il vaut mieux acheter un bon châssis avec un tonneau à entrée arrière qu'un mauvais châssis muni d'un double phaéton à entrée latérale.

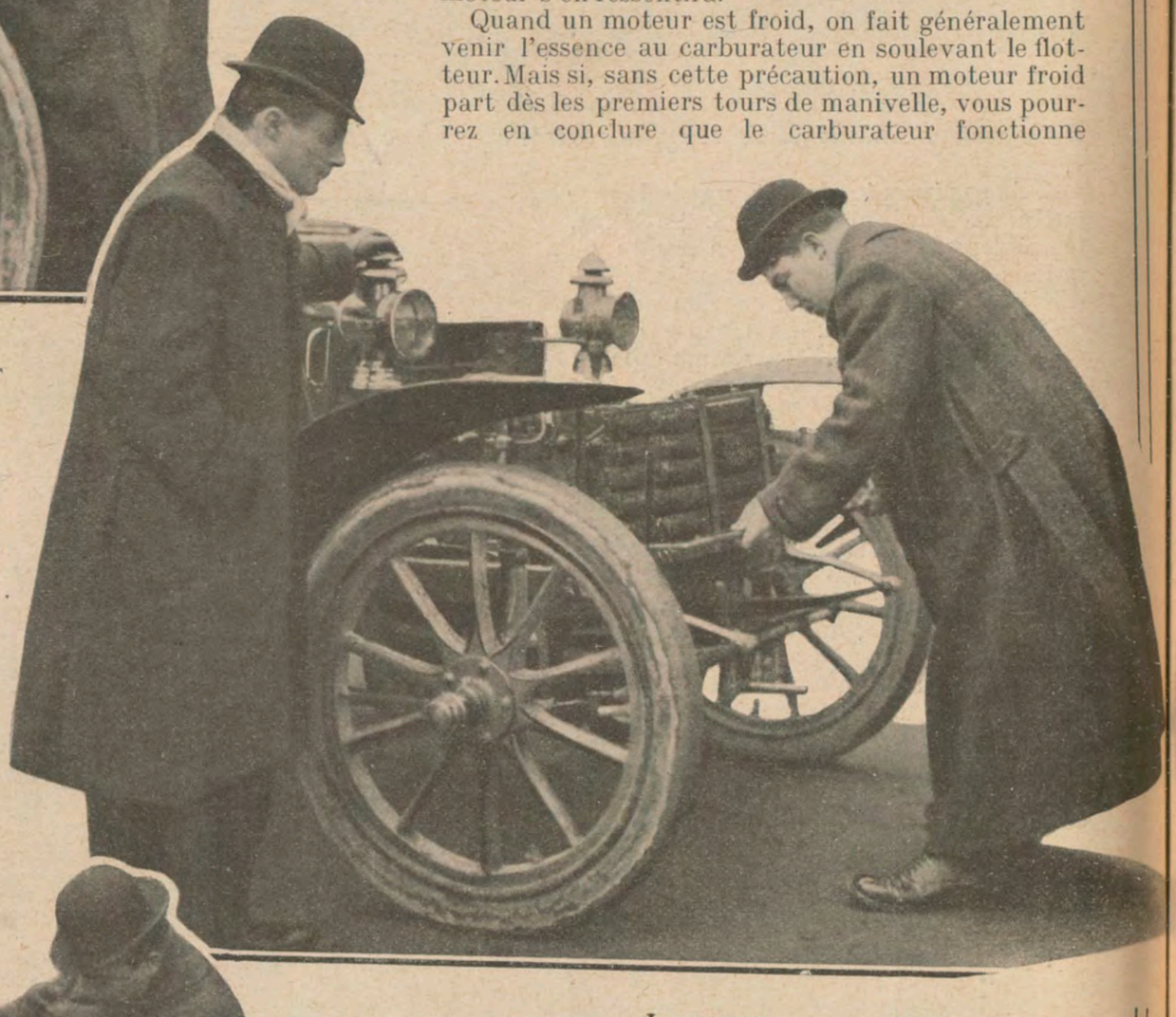
Ce dont il faut se méfier

Lorsque l'on a jeté son dévolu sur une voiture, le premier soin est de faire retirer le capot. Lorsqu'on a prévenu le vendeur de l'heure de sa visite, un point indispensable est de constater si le moteur est chaud ; s'il est chaud c'est qu'il a tourné avant votre venue, ce ne doit pas être sans raison.

En faisant chauffer un moteur on arrive à aveugler parfaitement les fissures légères et les cassures que peuvent avoir les culasses et les cylindres. Si le long des culasses vous apercevez des traces de rouille, tirez-en cette conclusion qu'il doit y avoir une fêlure. Vous pourrez rouler aujourd'hui sans ennuis, car les molécules se seront resserrées à la chaleur, mais demain matin, quand il sera froid, vous vous apercevrez avec stupeur qu'il fuit comme un panier.

Regardez à la main si les poussoirs des soupapes d'aspiration ou d'échappement ont leur guide usé. Il en sera ainsi quand vous sentirez à la main qu'il y a du jeu latéral. Le poussoir portera mal sur la tige de soupape et le réglage du moteur s'en ressentira.

Quand un moteur est froid, on fait généralement venir l'essence au carburateur en soulevant le flotteur. Mais si, sans cette précaution, un moteur froid part dès les premiers tours de manivelle, vous pourrez en conclure que le carburateur fonctionne parfaitement. Le moteur en marche doit-être silencieux.



Les roues.

Les roues avant doivent être, si on se place devant elles pour les regarder, légèrement en V. Si les roues sont tout à fait droites, c'est que l'essieu a été faussé.

Faites mettre les deux tiers du gaz et toute l'avance et prêtez l'oreille. Si vous entendez des chocs à l'intérieur du carter, vous pouvez être certain que les têtes de bielle et les paliers ont du jeu.

Exigez que l'on emballe le moteur ; si quelque pièce est faussée ou cassée, vous entendrez immédiatement un bruit caractéristique.

Faites tourner le moteur au ralenti ; un moteur bien réglé doit tourner au ralenti sans aucune avance.

Le moteur étant froid lorsque l'on met en marche, il ne doit pas sortir par le tuyau d'échappement de gouttelettes d'eau ni de vapeur d'eau : une telle manifestation indiquerait qu'un cylindre est fendu

(1) Voir les nos 440 et 441.

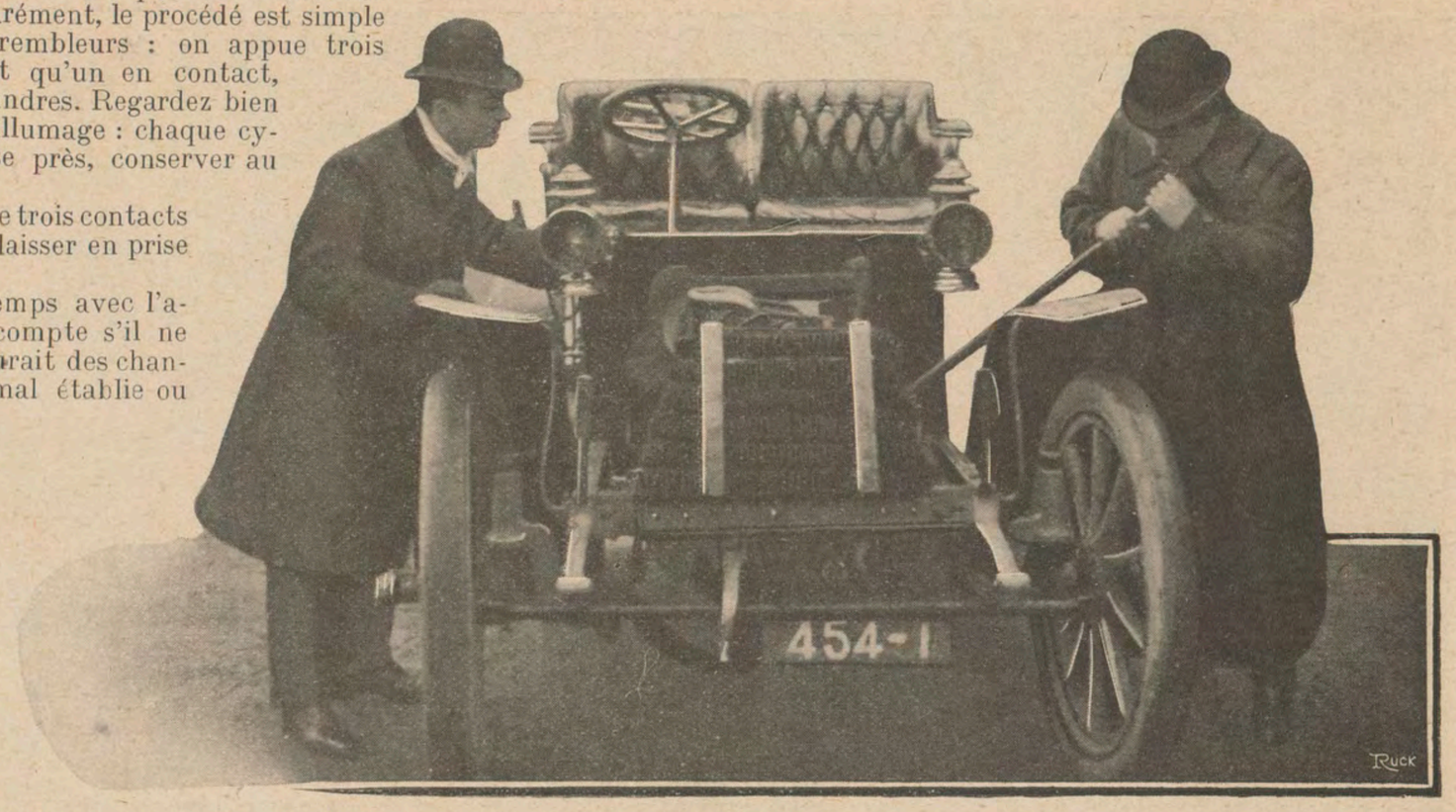
ou qu'un joint de culasse fuit dans la chambre d'explosion. Demandez que l'on fasse marcher les cylindres séparément, le procédé est simple si l'allumage se fait par bobines à trembleurs : on appue trois doigts sur les trembleurs, n'en laissant qu'un en contact, et l'on agit ainsi pour les trois autres cylindres. Regardez bien si l'on ne change rien dans les gaz ou l'allumage : chaque cylindre séparé doit, à bien peu de chose près, conserver au moteur la même allure.

Dans l'allumage par magnéto, on enlève trois contacts ou trois leviers d'inflammateur pour ne laisser en prise qu'un cylindre.

Le moteur tournant depuis peu de temps avec l'avance normale il est bon de se rendre compte s'il ne chauffe pas d'une façon exagérée : il y aurait des chances pour que la circulation d'eau soit mal établie ou fonctionne mal.

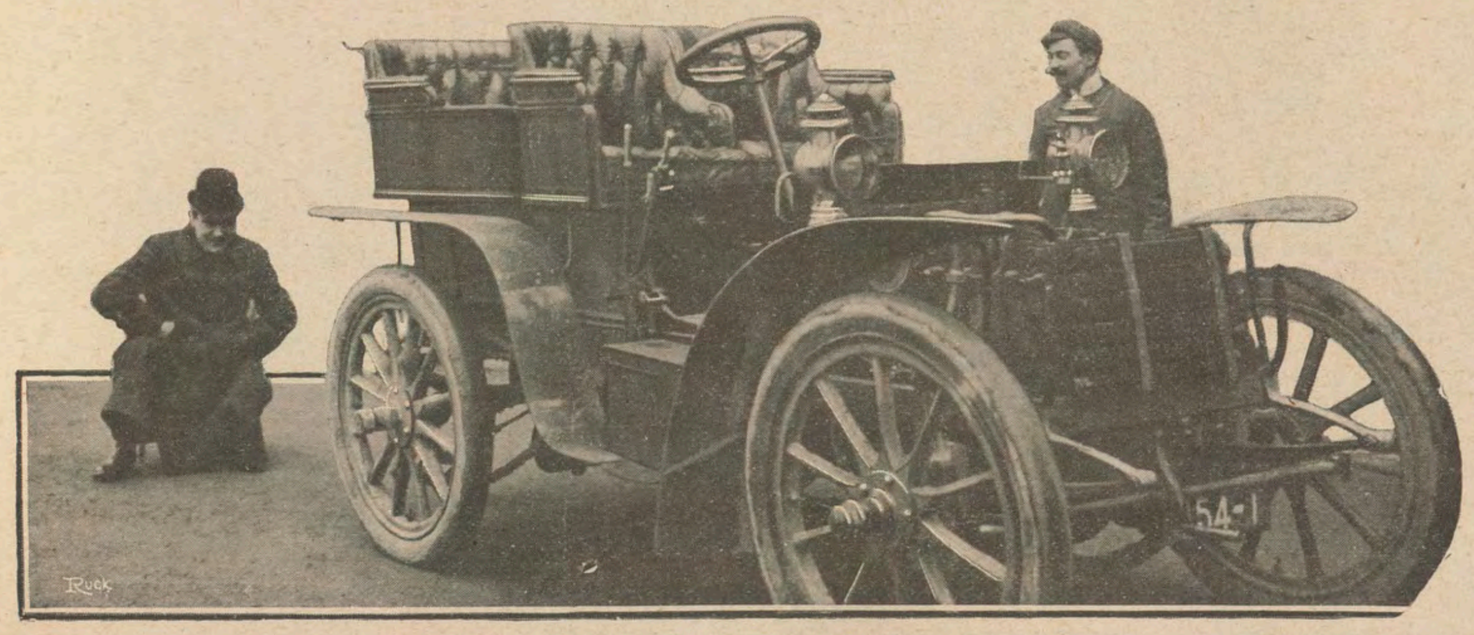
Il se peut que le cuir du volant de pompe — si c'est une transmission par volant — soit dur ou usé; mauvaise adhérence et mauvais fonctionnement de la pompe; ou bien c'est l'ergot qui fixe le volant sur l'axe de pompe qui est usé, et le volant, qui n'est plus solidaire, roule sur son axe. Pour les pompes à engrenages, on peut se rendre compte en les regardant de l'état des pignons. Si la pompe, malgré une transmission suffisante, ne donne pas, c'est que le plateau à ailettes intérieur est usé.

Remarquez avec la plus grande attention le réservoir d'eau. S'il porte des traces de rouille, vous pouvez être



L'embrayage.

En passant un levier entre le volant et le carter du moteur, — celui-ci étant débrayé, — et qu'on le rembraye s'il reste un jour de plus de deux centimètres, c'est que le vilebrequin a du jeu.



La ligne de chaîne.

Les pignons de chaîne doivent être absolument dans le même axe : on s'en rend compte en suivant de l'œil la ligne de chaîne.

sûr qu'on a bouché les fuites avec un mélange de céruse et de mastic de minium.

Quand le moteur a tourné, faites retirer le contact et tournez vous-même la manivelle. Si elle est emmanchée directement sur l'arbre, vous éprouverez en deux tours complets quatre résistances élastiques. Mais ces résistances doivent être nettement séparées. Il ne doit pas y avoir du dur pendant les deux tours complets. Les causes de cette résistance seraient :

1° Soupapes d'aspiration ou d'échappement portant mal sur leurs sièges ou ayant besoin d'être rodées;

2° Fuite dans un des joints communiquant avec la compression;

3° Un segment de piston usé.

En se plaçant à quelques pas devant la voiture complètement de face, les roues doivent avoir très légèrement l'inclinaison d'un V (1 centimètre au maximum). Si les roues sont absolument droites, il y a bien des chances pour que l'essieu soit faussé.

La direction ne doit pas être négligée. Si vous donnez au volant de direction un mouvement assez prononcé sans déplacer les roues, il est certain que la vis sans fin, les axes ou les chappes sont usés.

Méfiez-vous de la peinture fraîche sur les ressorts, il se pourrait fort bien qu'une lame ou deux soient cassées.

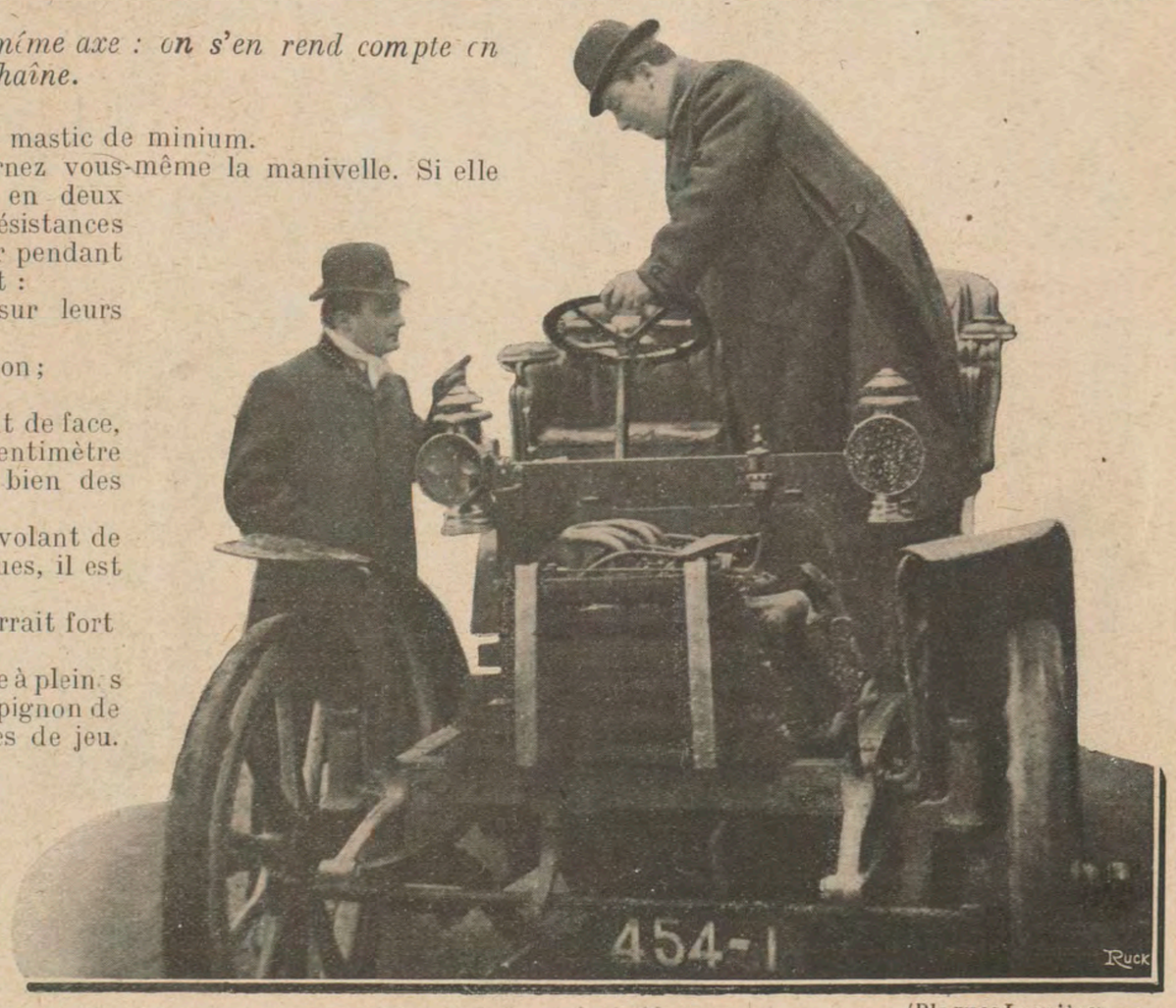
Attention aux roues. Pour se rendre compte du jeu des roues, on les secoue à pleines mains; on opère de même pour le support du pignon de chaîne, — celui-ci ne doit pas avoir plus d'un ou deux millimètres de jeu.

Evidemment, ce n'est pas une petite affaire que vérifier ainsi presque toutes les pièces d'une voiture que l'on a l'intention d'acheter, mais je connais des amateurs qui, pour avoir négligé quelques précautions, se sont rendus acquéreurs d'un tacot déplorable qui a fini par les dégoûter presque définitivement de l'automobile. Une bonne voiture ne cause presque aucun ennui si on l'entretient avec soin et si on ne la conduit pas avec trop de brutalité. Certains conducteurs confondent à plaisir la nécessité d'être adroit avec le besoin d'étonner la galerie par trop de virtuosité. Si c'est par hasard une voiture qu'un tel conducteur a eue dans les mains que le hasard vous amène à acheter, votre examen ne saura être trop scrupuleux. Vous vous apercevrez qu'aucun organe n'est intact et que toutes les pièces ont été victimes du manque de précaution d'un automobiliste qui a plus cherché à montrer son brio qu'à ménager les organes.

Mais si l'automobile d'occasion que l'on vous présente a été menée par un mécanicien sérieux, il n'y a aucune raison pour que vous ne puissiez vous-même goûter sans désillusion probable les joies de tenir le volant.

Ne croyez pas qu'avec toutes ces précautions votre examen soit fini, nous continuerons prochainement à examiner la voiture que vous voulez acheter et du différentiel à l'embrayage, nous chercherons les principaux défauts qui peuvent se présenter. *(A suivre.)*

F.-A. Wheel.



(Plaques Lumière)

La direction.

Un peu de jeu dans la direction est nécessaire, trop de jeu est dangereux : prendre le volant et se rendre compte de l'effort qu'il faut faire pour déplacer les roues.

LE CROSS-COUNTRY NATIONAL

Le départ.

A 3 h. 10, 140 coureurs prenaient le départ. Aux Parisiens était venue se joindre l'élite des pédestrians de province, qui n'ont pas fait mauvaise figure à côté des cracks de la capitale.

Les concurrents commencent à s'égrener.

Le train mené par les leaders étant très dur, dès le départ les coureurs moins entraînés éprouvaient des difficultés à suivre.

Le second peloton.

Les ornières, les arbres en travers du chemin gênaient les concurrents.

Dimanche, à Meudon, a ete dispute, sur 16 kilometres environ, le 19e Championnat annuel de Cross-Country amateurs. 140 coureurs ont pris le depart. Ragueneau, champion six années de suite, a succombé derrière la jeune révélation de l'année Keyser. Boin, de Marseille, finissait troisième.

Le peloton de tête.

Malgré toutes leurs tentatives, en dépit de tous leurs démarrages, Keyser (21), *Ragueneau, Boin* (350), *Ballon* (18), *Rax n'ont pu parvenir à se lâcher durant tout le parcours. Faisant contre fortune bon cœur, ils se sont mené le train alternativement.*

Un virage.

Quelques concurrents cherchent à écœurer les favoris par un train sévère. Ceux-ci en profitent pour utiliser les services de ces entraîneurs de bonne volonté.

Le démarrage de Keyser.

Renouvelant sa tactique du Roosevelt, le jeune Keyser, doué d'une pointe finale irrésistible, démarre sec et lâche Ragueneau de 20 m. Ce dernier va revenir, mais succombera cependant.

L'arrivée.

Keyser, la révélation de l'année, a gagné ses galons de grand coureur couvrant les 16 kilomètres en 57 m. 42 s. devant Ragueneau à 10 mètres. Le Racing-Club a remporté le challenge par équipes.

L'arrivée du troisième.

Boin, du Stade Phocéen, arrivé quatrième en 1906, s'est classé troisième cette année à 20 mètres. Il a provoqué l'admiration de tous les spectateurs par son courage, son endurance et sa science du cross.

NOS AMATEURS S'ENTRAINENT

Le dimanche, au Vélodrome d'Hiver, la matinée est réservée à l'entraînement des amateurs ✠ La piste est encombrée par tous nos futurs champions et présente un aspect très pittoresque ✠ ✠ ✠ ✠ ✠

Il se faut *entraîner*, c'est la loi de nature...

C'est à Florian que nous devons ce précepte, que suivent tous les sportsmen. S'il pouvait ressusciter et se rendre, un dimanche matin, au Vélodrome d'Hiver, notre fabuliste serait enchanté de constater que ce vers est certainement inscrit en lettres d'or à la première page du catéchisme du parfait cycliste amateur.

Observant en effet à leur manière la loi du repos dominical, nos purs se précipitent en foule à la porte de la Galerie des Machines où, moyennant la modique somme de 1 franc, ils achètent le droit de rouler sur la piste pendant toute la matinée. Il y en a de tous les mondes, qui ont des machines de toutes les époques. La bicyclette à caoutchoucs pleins côtoie la petite reine, capable de faire pâlir d'envie nos grands sprinters. L'amateur, coiffé d'un chapeau melon que, dans sa hâte, il a oublié de retirer et vêtu d'un veston et d'un pantalon qu'il s'est contenté de relever, passe à la corde, devant le convaincu qui, avec un maillot, une petite culotte et sans chaussettes, s'imagine qu'il suffit de s'habiller comme les champions pour posséder leur qualité. Celui-ci espère aussi, dans son for intérieur, donner le change à la galerie qui le prendra peut-être (oh! joie!) pour un véritable professionnel (oh! gloire!)

Et il faut écouter les conversations autour des braseros :

— Mon vieux, je crois qu'ils peuvent s'aligner, les proses. Je viens de faire les 200 mètres en 12' 2/5 sûrement. Tu as vu si je me débinais! Et comment que je les laissais là !...

Tu as vu... tel est le mot qui revient sans cesse à la bouche de quelques-uns de ces apprentis. Ils ont le feu sacré et peut-être un peu trop l'amour de la gloriole. Après avoir été recueillir des compliments de-ci de-là, ils enfourchent à nouveau leur machine et les voilà partis. Mais ils ont voulu pousser une pointe de vitesse un peu trop osée de leur part, ils font plusieurs embardées et pan !... les voilà étalés dans le virage. La meute qui les suit tombe, devant cet obstacle imprévu et c'est un cafouillis d'hommes, de roues brisées, de rayons cassés, de pignons *voyageurs* ! On se relève : plus de peur que de mal. Les victimes les plus éprouvées sont les propriétaires des machines abîmées. Les pauvres garçons ne sont pas comme les champions. Ils ne possèdent pas de bicyclettes de rechange et celles qu'ils montaient était l'unique, celle dont ils se servaient pour leurs courses pendant la semaine. Voilà des dépenses que leur bourse modeste éprouvera du mal à solder. Et ils s'en vont le cœur bien gros, retenant leur larmes, emportant leur bête d'acier dans un état lamentable.

Malheureux jeunes gens, tels sont les inconvénients de la fièvre qui vous agite : l'envie, la ridicule envie d'égaler les prouesses de ceux que vous applaudirez dans la journée.

Mais à côté de ces pédards, se trouvent aussi les amateurs champions de diverses sociétés qui viennent non seulement s'entraîner, mais encore disputer des épreuves. Et les quelques spectateurs qui regardent autour des balustrades admirent cette piste où tournent parfois plus de cent coureurs.

L'autre dimanche, un jeune club avait organisé une course de 10 kilomètres. Quatre hommes étaient en ligne! Il fallait les voir évoluer autour de leurs collègues et hurler à chaque peloton qu'ils rencontraient : « La corde! la corde ! » accompagnant cette expression de jurons qui rendaient plus énergique leur façon de penser.

On n'entre plus.
Les retardataires se voient consigner la porte par l'implacable gardien qui ne connait que le règlement.

Le vestiaire ! !
Sur les gradins, sans nul souci de la pudeur, nos amateurs font leur toilette.

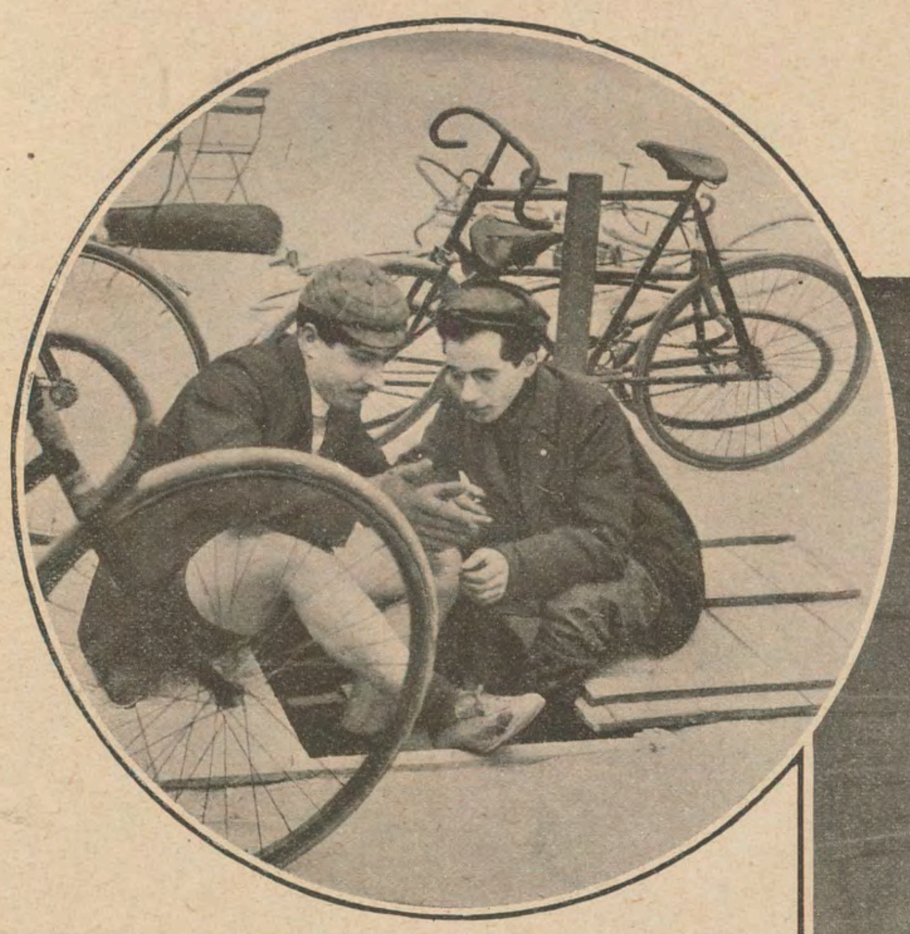
Qui trop embrasse...
Celui qui menait a voulu montrer qu'il démarrait à la Friol. Mal lui en a pris : sa bicylette est dans un triste état, et ceux qui le suivaient ont aussi ramassé une pelle.

Les à-côtés de l'entraînement

Le public n'est pas moins pittoresque : il y a là une cinquantaine d'assidus qui, pour tout l'or du monde, ne manqueraient pas une de ces séances. Ils discutent sur les chances de tel ou tel, sur ses progrès, et parfois la discussion devient dispute. A côté d'eux, les amis pour lesquels rien ne vaut la forme de leurs camarades. Une jeune femme même, munie d'un chronomètre (ils sont rares nos amateurs possédant pareil objet de luxe) prend le temps fait pour chaque tour de piste. Aussi bien, suivant ses préférences, ajoute-t-elle ou retranche-t-elle deux ou trois secondes.

Sévère et compassé, le jury prend des décisions au pesage : les présidents réunis parlent de leurs cracks :

— Celui-là, disent-ils, vous le verrez d'ici deux mois. Il va bientôt devenir l'une des étoiles du ciment. Attendez qu'il ait un peu



M'as-tu vu ?

Un jeune crack explique à son camarade que d'ici deux ou trois séances d'entraînement, Ellegaard n'existera pas devant lui. Ce jeune orgueil est souvent une cause de mauvais travail. Un peu de modestie serait plus profitable. Mieux vaudrait s'entraîner sagement et d'une manière raisonnée, en profitant des conseils des vieux.

Les discussions autour des braseros.

Entre deux sprints, nos amateurs s'asseyent autour des braseros, car il fait froid, et s'adressent des compliments mutuels.

d'audace. Sur la pelouse, des coureurs règlent un différend. Tout à l'heure, ils se sont tassés à la corde ou balancés à l'extérieur et font suivre leur entraînement d'une petite séance de boxe. Puis ils se font masser par leurs compagnons de clubs.

Et non point, comme un vain peuple pense, dans des cabines. Mais tout simplement dans le pesage, dans les loges même. Et, madame, si un moment après vous venez à la réunion de l'après-midi et que vous sentiez l'odeur de l'embrocation, ne croyez pas que ce sont les coureurs qui sont devant vous qui la répandent ou qui se sont fait doper. Ce sont les amateurs de la matinée qui ont fait tomber de leur potion par terre.

Une fois le massage terminé, nos purs s'habillent. Assis sur les gradins, ils font leur toilette, sans souci du « qu'en dira-t-on ».

Un massage sommaire.

A la guerre comme à la guerre, les cabines étant interdites aux amateurs, ils sont forcés de se faire masser au pesage.

Quelques professionnels, anciens champions de clubs, mettent leur cabine à la disposition des membres de leur société. Mais ils sont rares.

Ne vous imaginez point que les amateurs sortent aisément du vélodrome. D'abord on assiste à leur lutte pour se faire photographier, si par hasard un photographe est venu assister à leur travail, et surtout au combat que leur livre le gardien pour les faire partir à midi, la séance prenant fin à cette heure. Aucun ne veut obéir, et ce n'est qu'a rès des menaces réitérées que force reste à l'autorité. Après quoi, nos futurs cracks se rendent en face prendre l'apéritif, perdant ainsi une partie de bénéfices qu'ils auraient pu retirer d'un entraînement raisonné. C'est pourquoi, ne trouvant pas très sérieuses ces séances, les véritables champions amateurs s'abstiennent et préfèrent travailler en semaine avec les professionnels. Ceux qui assistent aux réunions dominicales sont seulement les futurs cracks. En hiver, ils se contentent de la piste, mais dès que la belle saison viendra, vous les verrez sur les routes coller avec enthousiasme derrière les automobiles.

JACQUES MORTANE.

Résultats du Concours n° 9 — Quels sports pratiquent-ils ?

Ce concours était réellement difficile. Aucun lecteur n'a trouvé la solution exacte, qui était la suivante :

1. Cycliste.
2. Automobiliste.
3. Lanceurde poids.
4. Sauteur en longueur.
5. Jockey.
6. Joueur de base-ball.
7. Marcheur.
8. Rameur.
9. Boxeur.
10. Lutteur.
11. Footballer.
12. Poids et haltères.

Les prix ont été décernés ainsi :

1er Prix : Une bourse argent contrôlé contenant 20 francs : M. Fortunet, 76 bis, rue des Saints-Pères, Paris.

2e Prix : Un abonnement d'un an à la *Vie au Grand Air* : M. Brachet, 8, rue Stephenson, Calais.

3e Prix : Un porte-crayon argent contrôlé : Dr Willèrs, 30, rue Childéric, Tournai.

MENTIONS

L. G. Lièvre, Maurice Haëck, Henri de Brower, Amer Durieux, J. Lasserre, Dupont, A. Goutin, Goujon, B. Savigni, Gaston Rey, G. de Letre, Jean van Hees, P. Martin, Moulinier, Bufeteau, M. Poireau, Musar, Caron, Marius Petit, G. d'Avénes, Vieux, Lacoste, Duprès, Perrin, Michelon, Thomas, Paquier, Philibert, Muffeau, Perroti, Pitou, Vanier, Louvrier, Mignau, Loiseau, Petit, Peau, Fontaine, Marier, Aubertin, Gaulois, Enselin, Baviser, Faille, Ravari, Potel, Bernier, Gardy, Brossard, Dechambre, Loret, Didier, Burque, Blondel, A. Morin, Blondeau, Moteau, Larcnet, Murier, Ricard, Tarmone.

Nous rappelons à nos lecteurs que nous publierons le résultat du concours : *Quels sont ces conducteurs ?* le 23 mars, que nous recevons les réponses du concours *les Obstacles* jusqu'au 20 mars et que nous en donnerons le palmarès le 6 avril.

L'ACCIDENT DE SAINT-MORITZ

(D'après les documents photographiques de notre correspondant.)

LA MORT DU COMTE DE BYLANDT

Le 18 février, le comte de Bylandt voulant faire une tentative de record, sur la Cresta-Run, à Saint-Moritz, se couchait sur son toboggan et, confiant dans le signal parti du haut de la tour, d'où l'on a vue sur la piste entière, il s'élançait à toute vitesse. En quelques secondes, les trois premières banquettes étaient franchies, puis tout à coup, un choc épouvantable. Bylandt, lancé à 80 kilomètres à l'heure, était venu frapper dans une énorme planche, placée en travers de la piste et servant de passerelle pour le public, qu'on avait omis d'enlever. On s'empressait, on le transportait, tous les soins étaient inutiles : la mort avait dû être instantanée, car la poitrine était horriblement broyée.

BLOC-NOTES

Nous engageons nos lecteurs à collaborer à cette page en nous envoyant des documents sportifs intéressants.

AUTOMOBILE

La Targa Florio sera courue le 21 avril, sur un circuit de 400 à 600 kilomètres, en Sicile. Le poids de chaque est fixé à 1.000 kilos, pour un alésage de 120 millimètres par cylindre.

AVIS AUX ACHETEURS

QUAND on achète une automobile, on ne saurait trop prendre de précautions. Beaucoup se figurent que, quand on traite pour une livraison à date ferme, on peut, d'autorité, refuser la voiture, si elle n'est pas livrée dans les délais indiqués. C'est là une erreur. Il faut qu'il soit bien stipulé dans le contrat de vente qu'en cas de non livraison, celle-ci est résiliée d'office. C'est ainsi que vient de juger la 6e Chambre du tribunal civil.

Il s'agissait en l'occurrence d'un canot automobile, mais le cas peut aussi bien s'appliquer à une voiture, *mutatis mutandis*.

Un sportsman, M Fouassier, avait, en vue d'une station balnéaire qu'il devait faire en Bretagne, commandé à un constructuer du Perreux, un petit canot automobile de 4 chevaux, dont la date ferme de livraison fut fixée au 10 juillet. Or, le canot ne fut mis en la possession de son propriétaire que deux mois après.

M. Fouassier se basait sur ce retard pour demander la résiliation de sa commande et une somme de 1.000 francs à titre de dommages-intérêts.

Après avoir entendu son avocat, Me Robin, et celui du constructeur, Me Rodanet, le tribunal, présidé par M. Gallois, a déboute le sportsman de sa demande.

Il base son jugement sur ce principe que, faute par l'acheteur de stipuler que le défaut de livraison à la date convenue était par lui-même une cause de résiliation, il appartient au tribunal de rechercher si ce défaut de livraison cause à l'acquéreur un préjudice suffisant pour entraîner la résiliation, ce qui ne lui a pas semblé le cas dans l'espèce actuelle.

Et cependant, si l'acheteur comptait sur son canot pour se promener en mer pendant ses deux mois de vacances, il est certain qu'il a subi un préjudice en n'en prenant possession que le 10 septembre.

Les délais de livraison des voitures sont maintenant moins longs qu'autrefois. On ne commande plus guère un châssis livrable 15 mois plus tard, comme cela se faisait couramment il y a quelques années, mais, néanmoins, la leçon est profitable.

F.-A. WHEEL.

CYCLISME

Un nouvel engin d'entraînement, moins dangereux que les grosses motocyclettes. C'est ainsi que l'ex-champion Bourotte se sert de son fils comme pace-maker.

UN SEUL CHAMPION DU MONDE

VOUS n'ignorez pas qu'au dernier congrès de l'Union cycliste internationale, notre collaborateur Victor Breyer a fait une motion fort intéressante. Il voulait faire décider qu'à partir de 1907, il n'y aurait plus qu'une épreuve donnant le titre de champion du monde, celle de vitesse. Il fut d'ailleurs le seul de son avis. Mais soyez sans crainte, d'ici quelques années l'idée aura fait son chemin et justice lui sera rendue. Pour notre part, nous attendons ce moment avec impatience. Ne trouvez-vous pas un peu ridicule cet abus du titre de champion? Quatre champions du monde pour une seule série de courses : professionnel, vitesse et demi-fond, amateur, vitesse et demi-fond. On ne saurait trop s'élever contre cet amour de la gloriole. Et Breyer a raison lorsqu'il demande que seul soit déclaré champion du monde le sprinter professionnel. Il faut pour gagner course semblable, disputée par les meilleurs, une foule de qualités que ne possèdent pas les stayers. Je dirai plus : ces qualités seraient nuisibles aux stayers.

Quant à la manifestation grotesque, à laquelle nous assistâmes si longtemps, qui consistait à mettre en présence le champion professionnel et le champion amateur, elle prouve surabondamment combien il est inutile de galvauder ce titre en le donnant aux purs.

Espérons que d'ici peu, Victor Breyer parviendra à dessiller les yeux de ses collègues. On ne verra plus à Atlanta, sur une piste préhistorique, un match mettre aux prises Walthour et Guignard, pour le titre de « véritable champion du monde (*sic*) » et on n'assistera plus chaque dimanche à des réunions ridicules.

JACQUES MORTANE.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 24 février au 2 mars.

CYCLISME

Dimanche 24 février.

Vélodrome d'hiver. — *Grand Prix de UU. V. F amateurs* (1.000 m.) : 1. Devoissoux, 2. Demangel, à un pneu; 3. Poulain.

Grand Prix de VU. V. F. professionnel (1.000 m.) : 1. Dupré, 2. Rutt, 3. Poulain.

50 kilomètres derrière motos. — 1. Mac Farland (40 m. 25 s. 1/5); 2. Dussot, à 3 tours 1/2; 3. Contenet, à 11 tours.

ATHLÉTISME

Dimanche 24 février.

Football Rugby. — *Polo Club* : Le R. C. F. bat le Stade par 9 points à 8.

HIPPISME

Dimanche 24 février.

Auteuil. — *Prix Saint-Sauveur* (steeple, 4.500 mètres) : 1. Journaliste, à M. Altmann (A. Carter); 2. François, 3. Roi du Monde. (6 partants.)

Prix Beugnot (haies, handicap 3 500 m.): 1. Petit Frère, à M. Tible (G. Sauval); 2. Neuil, 3. Le Belvédère. (11 partants.)

Prix de la Seine (steeple 4.000 m.): 1. Gamester, à M. Storr (Parfrement); 2. Le Trébuchet, 3. Greuze. (4 partants.)

Jeudi 28 février.

Auteuil. — *Prix Hungerford* (steeple, handicap, 4 200 m.) : 1. Hipparque, à M. Juan Martin (Piggott); 2. Roi du Monde, 3. Jacasse. II (7 partants.)

ERRATUM

A la page 39 de notre numéro du 19 janvier dernier, dans la description d'une usine d'automobiles, le tour automatique montré sous le titre « Tour révolver « Herbert » est un Tour automatique Potter et Johnston qui a tant de succès dans nos usines d'automobiles. Quelques-unes des plus importantes ont fait des installations de 50 à 65 de ces tours.

BIBLIOGRAPHIE

M. Trombert, de Lyon, a envoyé à l'*Académie des Sports* un roman intitulé *les Aventures de Jacques Lentraîné*. L'auteur le présente au concours Pierre Lafitte, décerné au meilleur ouvrage sportif paru dans l'année.

Un ouvrage de MM. Keusch et Avoiron, intitulé *Jeux Olympiques et Sports Athlétiques* vient d'être présenté aussi au Prix Pierre Lafitte.

UNE LETTRE DE PAUL PONS

Nous avons reçu du grand champion de lutte, Paul Pons, la lettre suivante à propos de l'article de Fioravanti que nous avons publié au moment de la mort de Raoul le Boucher :

« Monsieur,

« Laissez-moi vous remercier pour le bel article que vous avez publié sur Raoul le Boucher.

« S'il était mon rival, il était aussi mon ami et cela repose de bien des méchancetés inutiles de certains journaux.

« En son nom, merci.

« Votre tout dévoué,

« PAUL PONS. »

ATHLÉTISME

MM Kaufmann, Russe, peintre et sculpteur, et Graven, Allemand, professeur d'études supérieures, qui ont entrepris de faire le tour du monde à pied, sont venus nous rendre visite à leur passage à Paris.

NOUS SOMMES RICHES

LE gouvernement vient d'accorder à l'U. S. F. S. A. la promesse d'une subvention de 10.000 francs. C'est aux efforts personnels de son président, M. Duvignau de Lanneau, que la fédération d'amateurs est redevable de cette intéressante marque d'intérêt.

L'opulence survenant après l'extrême dénuement est dangereuse pour les heureux bénéficiaires. Elle exige des âmes fortement trempées, supérieures aux événements. De même les scaphandriers ne sauraient sans péril remonter instantanément de 40 mètres de fond à la surface. Sachons nous ressaisir.

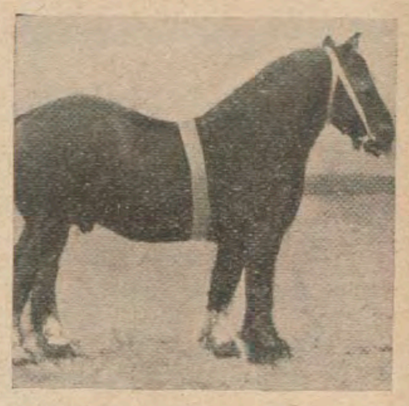
C'est étonnant ce qu'on peut faire avec tout cet argent : d'abord acheter du papier à en-tête et des enveloppes, des ustensiles de bureau, des cartonniers, des centaines de kilos de papier ; et puis payer les frais de déplacement des officiels chargés de « représenter l'athlétisme » aux grandes manifestations sportives, dans les banquets, en province, à l'étranger. Admettons que les trois quarts de la subvention soient consacrés à ces dépenses de première nécessité : il restera encore un quart pour louer des terrains, installer de vestiaires, construire des tribunes, aménager des chalets, organiser des réunions, préparer des fêtes olympiques, internationales, gigantesques.

Jusqu'ici l'Union, n'ayant pas d'argent, se contentait de tout interdire. Les parents pauvres qui n'ont pas de pardessus dédaignent les cérémonies.

Mais à présent qu'elle a des rentes, ce qu'elle va se montrer dans le monde !

FERNAND BIDAULT.

HIPPISME



La vente des étalons du roi d'Angleterre vient d'avoir lieu. Quelques produits ont été vendus à un prix très élevé. Nous donnons le portrait de Ravenspeer, cédé au prix de 825 guinées.

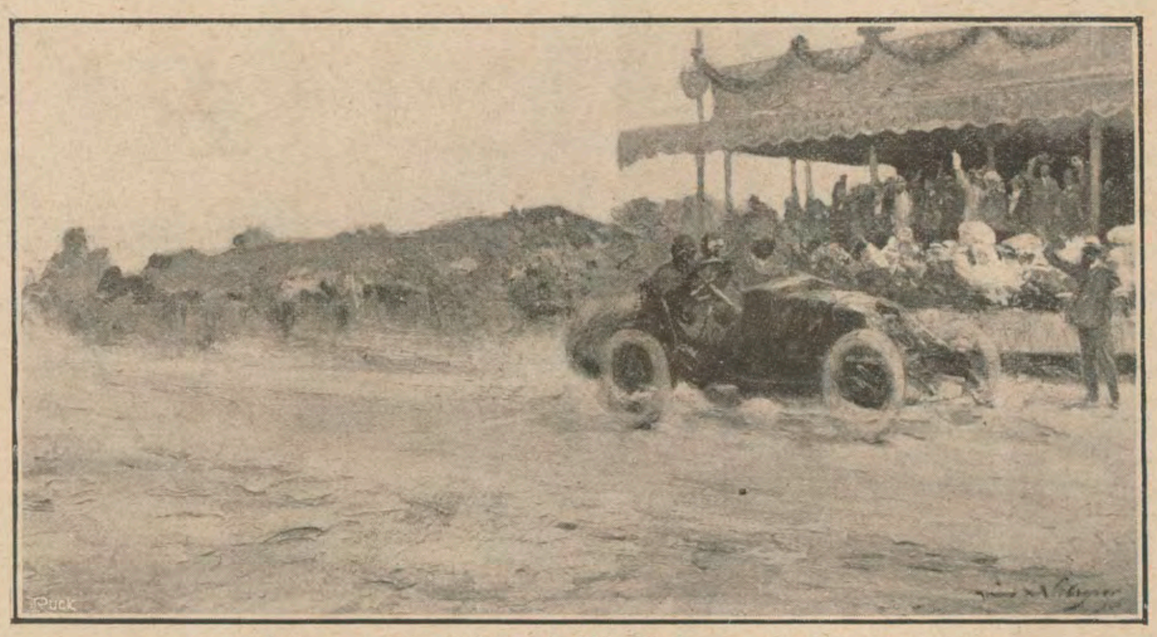
A PROPOS D'ENGAGEMENTS

IL s'est passé la semaine dernière un fait sans précédent. Parmi les engagements qui ont été clos le mardi 26 février, il s'est trouvé une course d'Auteuil qui n'a tenté aucun compétiteur. C'est le Prix Ventriloque, un steeple chase de 4.000 fr. devant se courir le 10 mars sur une distance de 3.500 mètres. Les conditions n'en sont, du reste, nullement restrictives, puisqu'il est ouvert à tous les chevaux de quatre ans et au-dessus n'ayant pas, cette année, gagné un steeple chase à Auteuil. Les surcharges n'étaient pas excessives; de plus, tout cheval n'ayant pas gagné devait recevoir 4 kilos. On se demande vainement quelles sont les raisons de ce véritable ostracisme de la part des propriétaires. Cependant, puisqu'à tout il faut une explication, peut-être pourrait-on dire qu'à cette époque de l'année où les chevaux font tour à tour leur rentrée, les entraîneurs aiment bien voir la façon dont se comportent leurs pensionnaires avant de faire pour eux de nombreux engagements. Cette prudence respectable les pousserait alors à trouver un peu long, tout au moins pour un certain genre d'épreuves, ce délai de treize jours entre le jour de l'engagement et celui de la course. Voilà mon explication; je la donne pour ce qu'elle vaut. En tout cas, elle a le mérite de ne pas laisser un point d'interrogation sans réponse : c'est toujours ça.

Ainsi qu'il était facile de le prévoir, la forme de Nice est passée : le lot des vainqueurs n'est plus uniquement composé des champions du Midi. Et, le beau temps aidant, voici la forme de Chantilly et de Maisons-Laffitte rentrée définitivement dans la danse. Les problèmes posés au public redeviennent plus complexes, et aussi plus intéressants. Cela ne va pas du reste sans des grincements de dents : car quelques séries d'outsiders ont succédé à la brillante série de favoris du début. Bref, la saison bat son plein. Davis est toujours Davis; Alec Carter est toujours Alec Carter.

BOÏARD.

Ce véhicule, qui vient d'être essayé sur la glace, aux Etats-Unis, est actionné par un moteur qui lui permet de faire 50 milles à l'heure.



Szisz au Grand-Prix de l'A. C. F., par de Schryver.

Au Salon de peinture de l'A.C.F. on a surtout remarqué le superbe tableau du peintre Louis de Schryver. Il représente Szisz au Circuit de la Sarthe passant en trombe devant les tribunes, sur sa voiture Renault. Cette toile a été achetée par l'Etat.

M. Trouilh, l'éleveur de Renégat, Vincent, etc... A sa droite, Paillassa, son ancien jockey, doyen des jockeys français, à sa gauche M. Laballe, son gentleman.

DEUX MATCHES DE BOXE

La semaine dernière, nous avons assisté à deux matches de boxe qui ont présenté le plus vif intérêt : l'un gagné par Dupont sur Jephta, l'autre par Pat O'Keef sur Charlie Allum

Dupont.

Le professeur belge a triomphé de Jephta, qui n'a pas semblé être au mieux de sa forme.

Deux matches sensationnels à deux jours de distance, tel est le régal sportif qui nous a été offert, la semaine dernière, à la salle Wagram. Inutile de dire que les spectateurs s'y étaient rendus en foule, surtout au second. C'est toujours avec un nouveau plaisir que je constate les pas de géant faits par le noble sport en France. Mais combien est fruste l'éducation du public. Lorsqu'en Angleterre deux pugilistes se rencontrent, quoi qu'il arrive, l'assistance reste calme ne manifestant pas ses sentiments, n'applaudissant pas, ne sifflant point. En France, au contraire, rares sont les personnes susceptibles de pouvoir juger sainement un assaut de boxe. Les journalistes mêmes ne sont pas très fixés : lisez les divers comptes rendus du même match, vous constaterez qu'aucun ne ressemble aux autres. L'un découvre que le vaincu a été knock outé par un « crochet à l'américaine entre les deux yeux » !!! l'autre assure qu'il s'agissait d'un swing à la carotide, le troisième, enfin, certifie que c'était un direct au plexus solaire. Cela fait si bien d'avoir l'air compétent et le lecteur est si heureux de lire un mot peu employé.

Le public, lui, ne sait pas retenir ses sentiments. Il voit mal, il se trompe, mais peu lui importe, il juge. Il lui suffit d'avoir un voisin qui assiste pour la première fois à un assaut de boxe, pour vouloir immédiatement faire semblant d'avoir quelque capacité en ce sport. Le voisin admire cette science, mais d'autres, plus sages, apprécient le ridicule à sa juste valeur. Aussi bien, on a la mauvaise habitude de voir du chiqué partout. Dès qu'il ne comprend plus, le spectateur s'imagine qu'il y a du chiqué. Un homme tombe knock out et se relève avant les dix secondes réglementaires : c'est du chiqué! Il a une défaillance, se remet et mène la danse : c'est encore du chiqué! Trouver partout du chiqué est plutôt du snobisme. De cette façon, on a l'air d'être dans le secret des coulisses. Mais quel piètre état d'âme !

Espérons que les matches comme ceux que nous venons d'applaudir parviendront enfin à faire l'éducation du public, qui apprendra peu à peu en quoi consiste la boxe.

Les matches Dupont - Jephta et Pat O'Keef - Charlie Allum

Mais assisterons-nous encore à d'aussi belles soirées? Le match Jephta-Dupont nous causa une surprise. Alors que la victoire du nègre était escomptée par tous, Dupont triompha en faisant un assaut magnifique, esquivant avec adresse, frappant aux bons endroits et terminant très frais. Jephta ne devait pas être au mieux de sa forme, cependant il a fait bonne contenance, et je crois qu'il aurait vaincu, s'il avait eu un peu moins de confiance en lui. Mais il s'imaginait que Dupont était de la force de nos boxeurs, alors qu'il leur est de beaucoup supérieur. Une revanche s'impose.

La rencontre la plus intéressante fut certainement celle de Pat O'Keef contre Charlie Allum.

Nous connaissions les deux pugilistes et nous savions leur valeur. Nous ne doutions pas de la victoire de Pat O'Keef, ce boxeur si scientifique, mais le match durerait-il les vingt rounds ou Charlie Allum serait-il knock outé? Les conditions du combat étaient d'ailleurs très dures : vingt reprises de trois minutes. Pat O'Keef laissa son adversaire se fatiguer et prendre un semblant d'avantage pendant les premières minutes. Et lorsqu'il eut constaté que Allum commençait à faiblir, il l'attaqua délibérément et avec une facilité relative, le knock outa. Une fois de plus nous avons constaté la supériorité incontestable de Pat O'Keef et nous nous demandons quel serait le boxeur qui pourrait lui résister. Il a lancé un défi à tous nos pugilistes, nous doutons qu'il soit relevé.

JACQUES MORTANE.

Il serait pourtant agréable de voir combien de reprises pourrait lui résister un homme comme Gaucher. Pourquoi notre champion ne lui proposerait-il pas un match ? Il serait vaincu, c'est incontestable mais cette défaite ne l'amoindrirait pas aux yeux de ses partisans, et il ne faut pas nous le dissimuler, ce n'est qu'en se rencontrant avec nos maîtres d'Angleterre et d'Amérique que nos boxeurs parviendront à acquérir une réelle virtuosité.

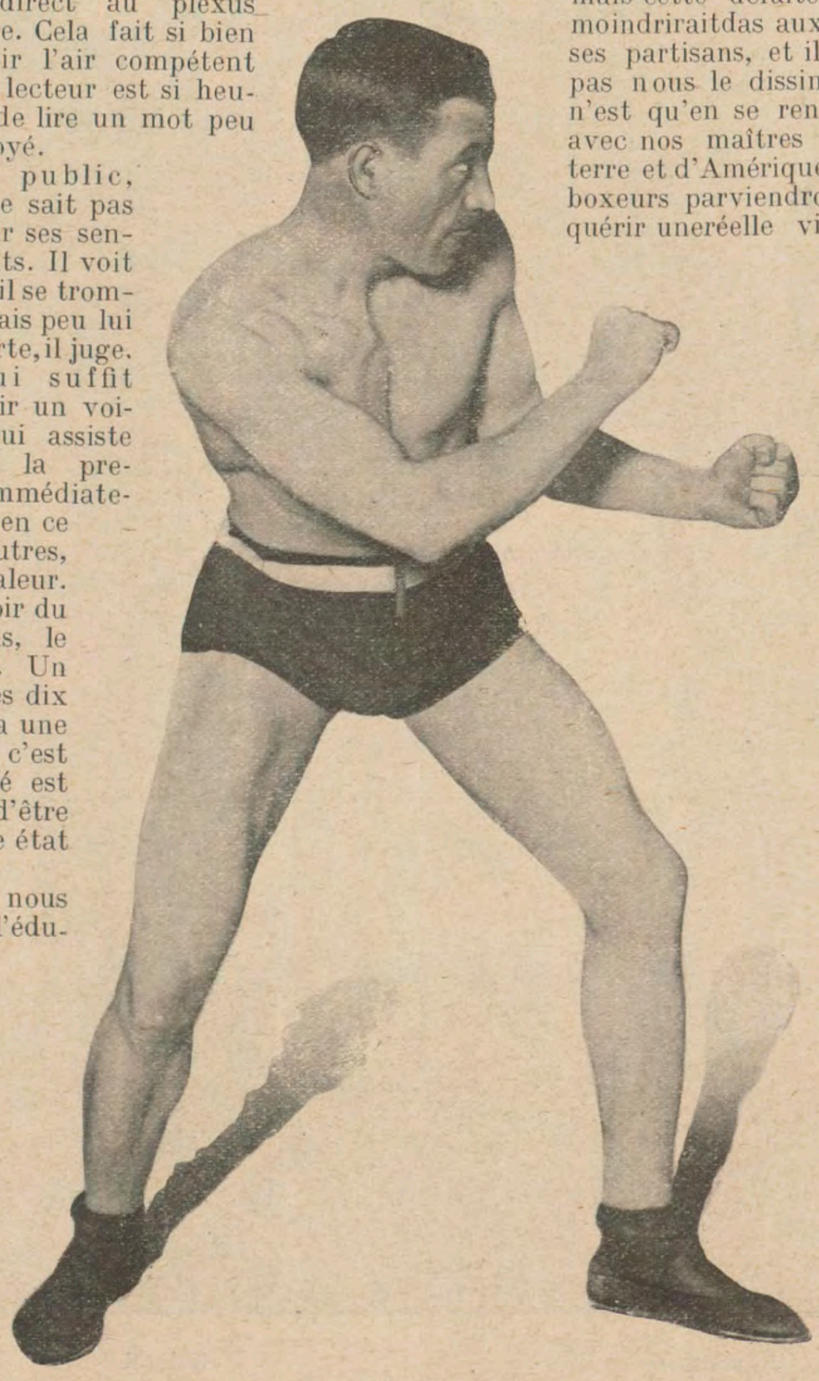
Pat O' Keef.

Le merveilleux champion d'Angleterre a produit, une fois de plus, une profonde impression en triomphant de Charlie Allum.

plus vite qu'ils ne le pensent en s'entraînant avec eux.

Mais le tort de nos sportsmen, c'est de s'imaginer être à leur apogée dès qu'ils se sont entraînés pendant quinze jours ou trois semaines et de se reposer sur ou sous leur bouclier lorsque leur match est disputé. Ils n'ont pas l'énergie de continuer, de prolonger leur effort. Ils n'ont pas le courage de se dire qu'ils on encore des progrès à faire. Ils possèdent des amis qui sont enchantés de se prot mener avec eux, d'entrer dans les cafés en leur compagnie, et ces amis leur adressent sans cesse des compliments, prétendent qu'ils ne trouveront pas leur maître. Les boxeurs écoutent d'abord avec complaisance, se laissent aller avec satisfaction à ce ronronnement louangeur et peu à peu, finissent par croire que c'est arrivé, qu'ils sont définitivement les meilleurs et que les Jeffries, les Fitsimmons, les Sharkey peuvent compter leurs membres s'ils veulent les matcher. Comme quoi le bluff sévira toujours : ce qu'il y a de pire, c'est que nos athlètes en sont souvent victimes.

JACQUES MORTANE.



Charlie Allum.

Boxeur scientifique, doué d'une endurance rare, Charlie Allum n'a pu mettre en danger l'excellent Pat O'Keef

LA SEMAINE HIPPIQUE

Espoir Charmant Maritime Loup de Mer Chevalier Bec d'Ambès

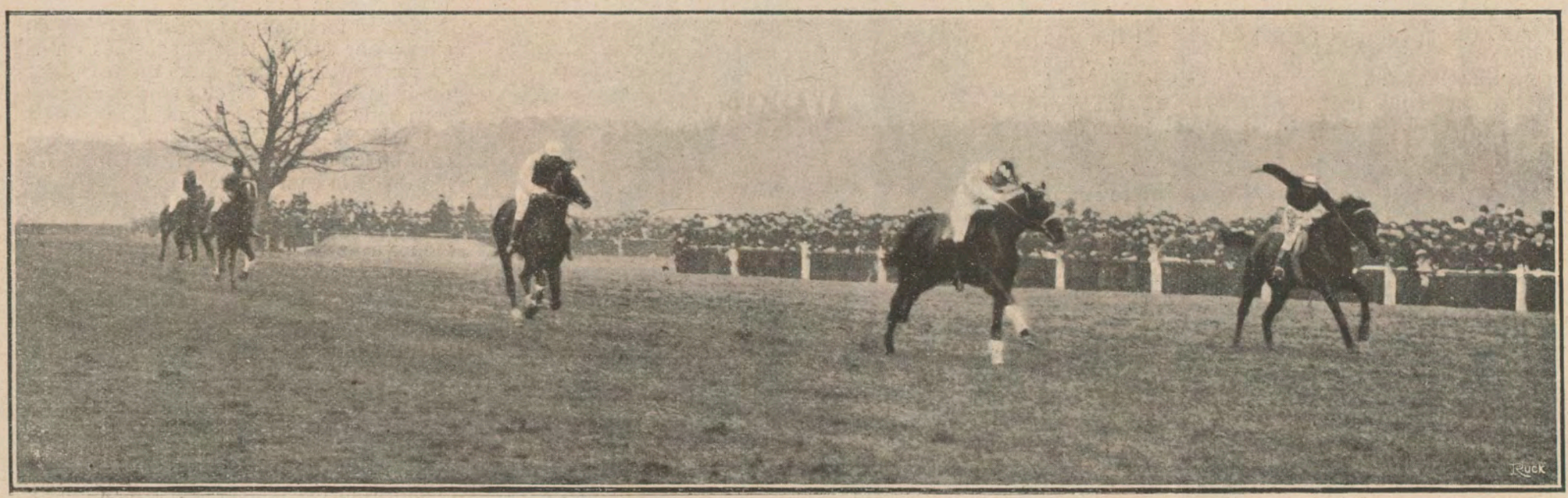
La descente de la butte dans le Prix de la Vanne à Enghien.

Bec d'Ambès prenait le départ devant Chevalier, Loup de Mer III, Maritime et Espoir Charmant. Aux tribunes, Chevalier menait. Au mur, Maritime faisait une faute et au bull-finch Loup de Mer III tombait. Sur le plat, Bec d'Ambès, à M. Marino, Clado, monté par Piggott, prenait une demi-longueur à Maritime. Chevalier, troisième, à 6 longueurs.

Peau d'Ane Armide IV Greuze Bouddha II Capitaine III

Saut d'une haie dans le Prix de la Dhuys à Saint-Ouen

Bouddha II menait devant Capitaine III, Greuze, Peau d'Ane et Armide II. Au second tournant, il dérobait. An bull-finch, Armide IV se rapprochait, mais fléchissait bientôt. Capitaine III, à M. de Braquessac (Piggott) l'emportait de deux longueurs sur Peau d'Ane.



Quinola Cabriole Quasimodo Chloral Granule

L'arrivée du Prix Finot à Auteuil.

Cette épreuve dotée d'un prix de 20.000 francs est revenue à Chloral, à M. Ch. Klein. Il était monté par Alec Carter. Granule était à trois quarts de longueur et Quasimodo à une longueur et demie. Chloral avait fait une faute au huit, mais était reparti de plus belle et au bull-finch, il était à la hauteur de Cabriole et de Quasimodo qu'il réglait dans les derniers mètres.

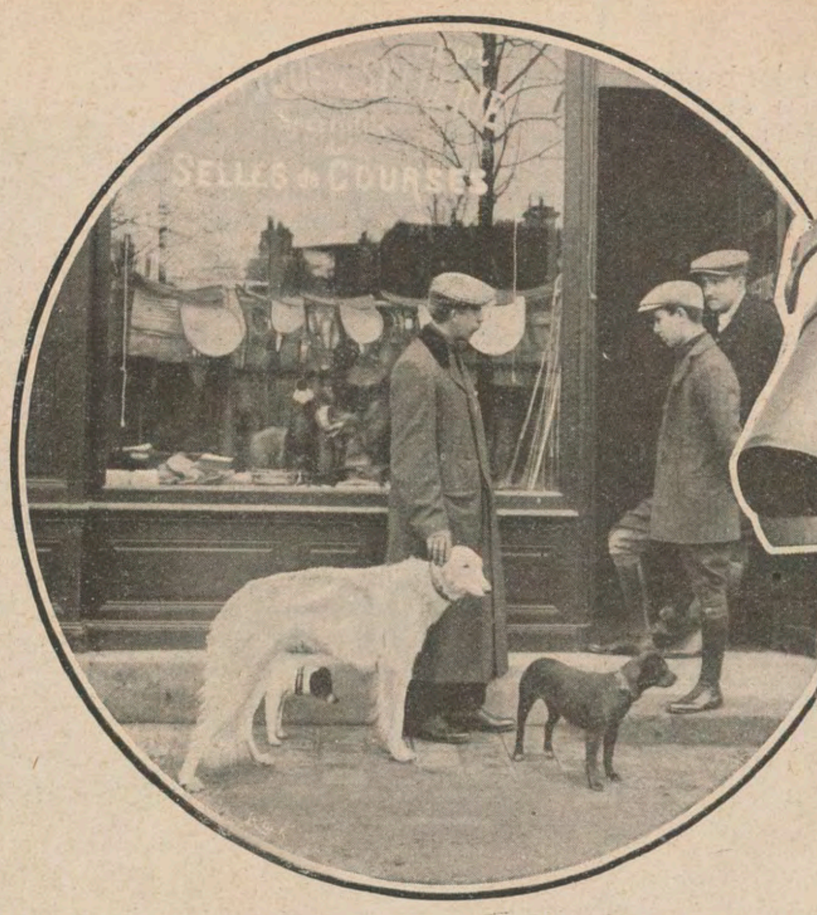
LES FRAIS DES JOCKEYS

Un jockey ne doit pas seulement parer aux dépenses de première nécessité et aux dépenses somptuaires ; il doit aussi faire face à des dépenses professionelles

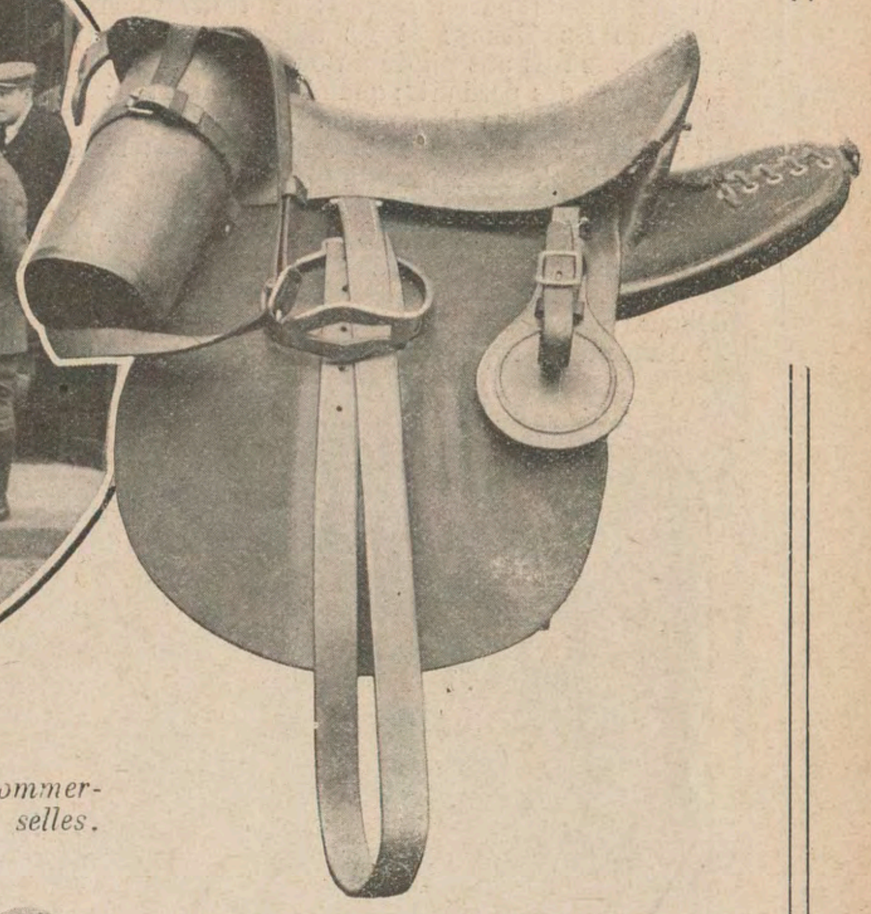
Comme la plupart des métiers, celui de jockey impose à celui qui l'exerce certains faux-frais indispensables.

En première ligne s'inscrivent les frais de voyage et de voiture. La Compagnie du Nord, pour ne citer que celle-là, délivre des cartes d'abonnement mensuelles, trimestrielles ou annuelles : ces dernières, dont le prix est le plus avantageux, valent pour le parcours Paris-Chantilly 442 francs en première classe, 332 francs en deuxième et 221 francs en troisième. Voilà pour le chemin de fer. Quant à la voiture, elle revient en général à 25 francs pour la journée. C'est le plus souvent la même : il existe en effet une cinquantaine de cochers, travaillant aux abords de la gare, qui ont chacun leur jockey d'adoption et dont les drapeaux sont impitoyablement baissés à l'arrivée des trains de 8 h. 56 et de 10 h. 40. Ce fiacre est indispensable pour aller au Balneum ou au Hammam, passer au bar Chatham, arriver sur l'hippodrome une demi-heure avant la première course et, après la réunion, regagner rapidement la gare du Nord, pour ne pas manquer le train de 6 heures, le dernier direct avant dîner. Il faut voir les attentions paternelles de nos automédons quand un de leurs petits clients leur arrive parfois, après la sixième, le bras en écharpe, la tête enveloppée de bandes de toile : il est tombé. Malgré les recommandations du médecin de service il préfère rejoindre son home, rentrer à Chantilly et ses camarades le soutiennent avec les précautions habiles d'ambulanciers qui ont passé par là et qui savent la souffrance des secousses : on l'installe doucement sur les coussins. Et, sous le fouet qui la flatte au lieu de la cingler, Cocotte, émue elle aussi, évite avec intelligence les ornières mauvaises et les cahots douloureux. J'ai vu un jour un de ces braves cochers qui revenait à vide ; sourd à tous les appels il se refusait à charger et il sanglotait comme un enfant : son jockey attitré avait dans la journée abordé le mur comme le soleil donnait dessus et produisait une ombre qui, trompant le cheval l'avait fait culbuter. Le pauvre garçon était tombé sur la tête : son dernier geste avait été le simple mouvement convulsif de l'animal qui se casse le cou : une seule contraction des bras et des jambes... il était mort !

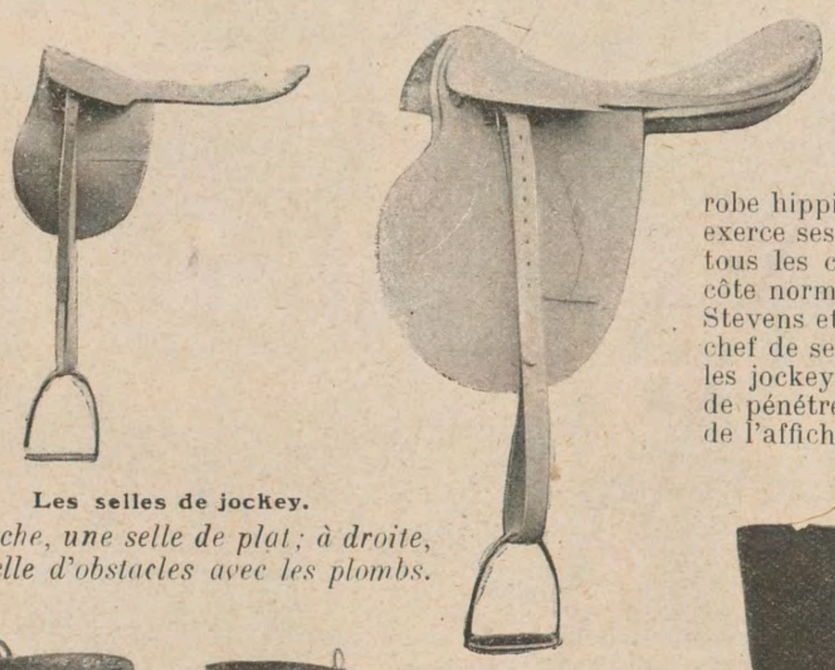
Au Hammam Avec l'hippodrome, l'endroit que le jockey doit fréquenter le plus souvent est le Hammam. Cette obligation lui impose une dépense de 7 à 8 francs environ par séance, bain, douche, massage et pourboires compris. A cette dépense il convient d'adjoindre les gages du valet de jockeys qui assume l'entretien de la garde-robe hippique et le service du vestiaire. Ce valet de jockey exerce ses fonctions depuis plus de vingt ans, paraît-il, sur tous les champs de courses de la région parisienne, de la côte normande et de la Côte d'Azur. On l'appelle Benjamin Stevens et il est Anglais ; avec son beau-frère Charley, un chef de sellerie prénommé Charles et quatre employés, il aide les jockeys à s'habiller et à prendre le poids d'essai avant de pénétrer dans la salle officielle des balances, au moment de l'affichage. Il assure en outre le lavage et le blanchissage



Le magasin d'un fabricant de selles.
A Chantilly et à Maisons-Laffitte, des commerçants heureux sont les fabricants de selles.

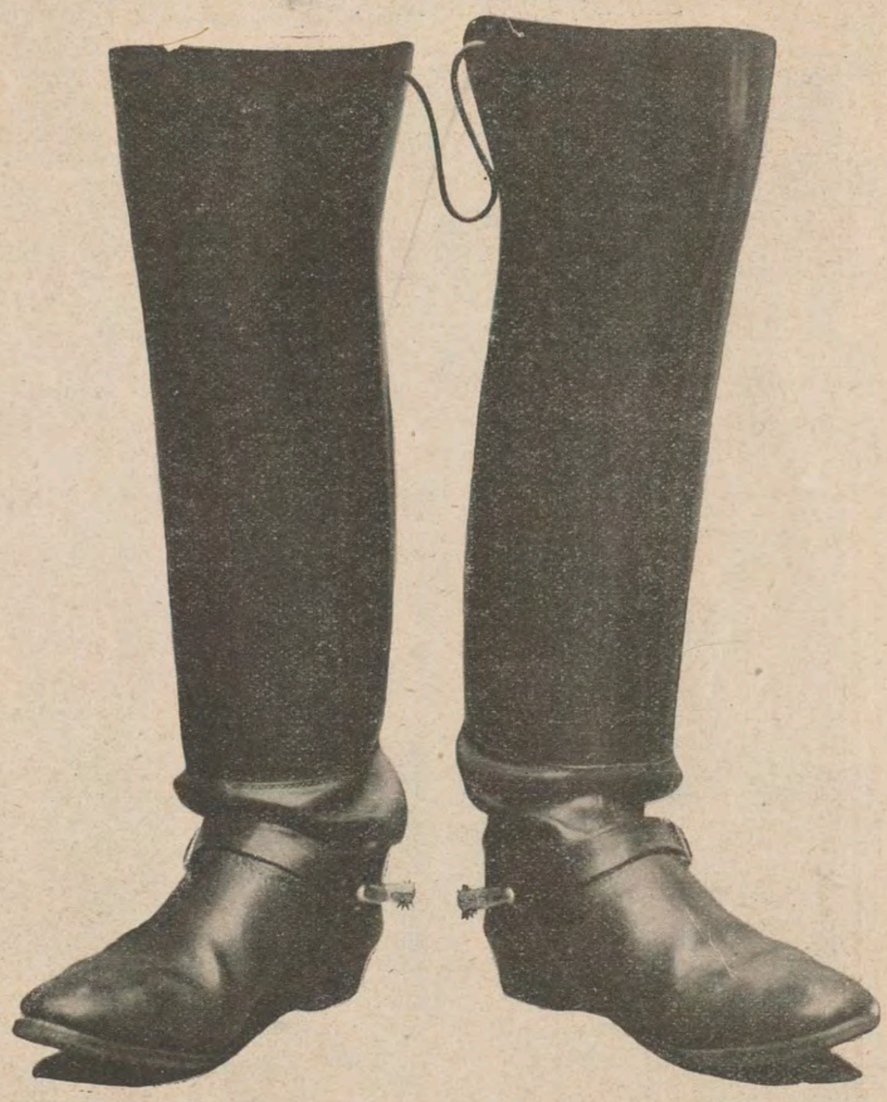


La selle d'un garde républicain.
Cette masse pesante ne rappelle que vaguement les petites selles de jockey.



Les selles de jockey.
A gauche, une selle de plat ; à droite, une selle d'obstacles avec les plombs.

Bottes de jockey.
Les jockeys portent des bottes molles, avec talons quand ils courent en obstacles.

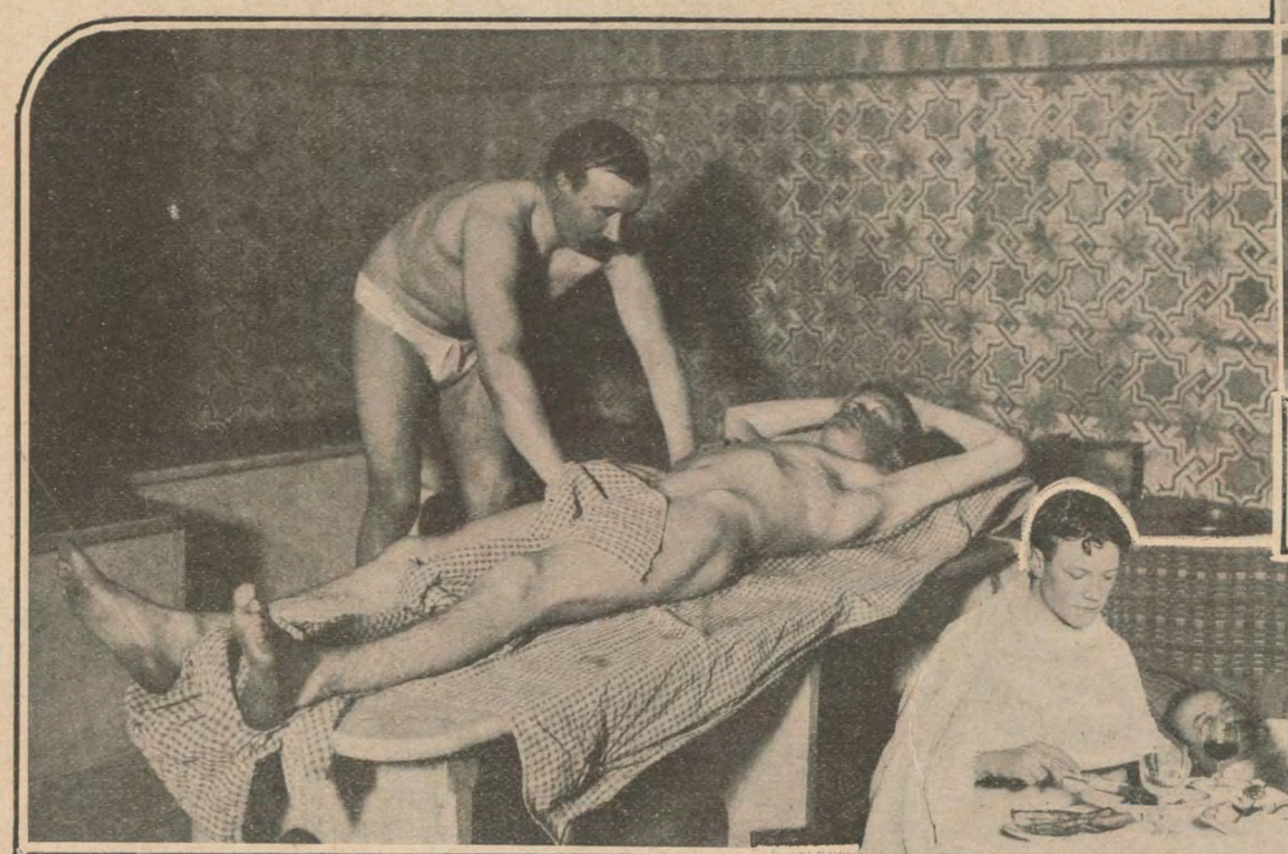


Bottes de garde républicain.
Il y a peu de similitude, comme on le voit, entre les bottes de nos fines cravaches et celles de nos braves chevaliers de la maréchaussée.

des culottes, le cirage des bottes, le nettoyage des harnachements et des tapis de selle, et enfin le transport entre les divers hippodromes de ces différentes pièces d'équipement. A côté de cette véritable entreprise, mais dans le même local, bien entendu, un vieux serviteur travaille seul, pour son propre compte : il se nomme Deacon et possède cinq ou six clients parmi lesquels se trouveraient Bellhouse et Doux. Pour ces soins de vestiaire les jockeys et les apprentis auraient accoutumé de payer 20 francs pour les réunions où ils ont piloté un ou plusieurs gagnants et 10 francs pour celles où ils n'ont monté que des perdants; quand ils remportent une épreuve importante ils doubleraient et tripleraient même la somme. Je me propose d'examiner en détail, prochainement, la situation de ce service de vestiaire, dont les Sociétés ont cru devoir, avec raison peut-être, se désintéresser jusqu'à présent et qui semble permettre la réalisation d'importants bénéfices. Je me contente de noter aujourd'hui, avant d'en finir avec ce sujet, que les grandes cravaches américaines, O' Connor, J. Reiff, M. Henry, Cormack ont, à cet usage spécial, un valet de chambre particulier qui les accompagne dans tous leurs déplacements et auquel ils consentent des gages mensuels de 260 à 280 francs. Une autre source de débours provient de l'habitude prise par les jockeys de remettre en général un pourboire de 20 francs au lad qui soigne le cheval avec lequel ils viennent de passer premier le poteau.

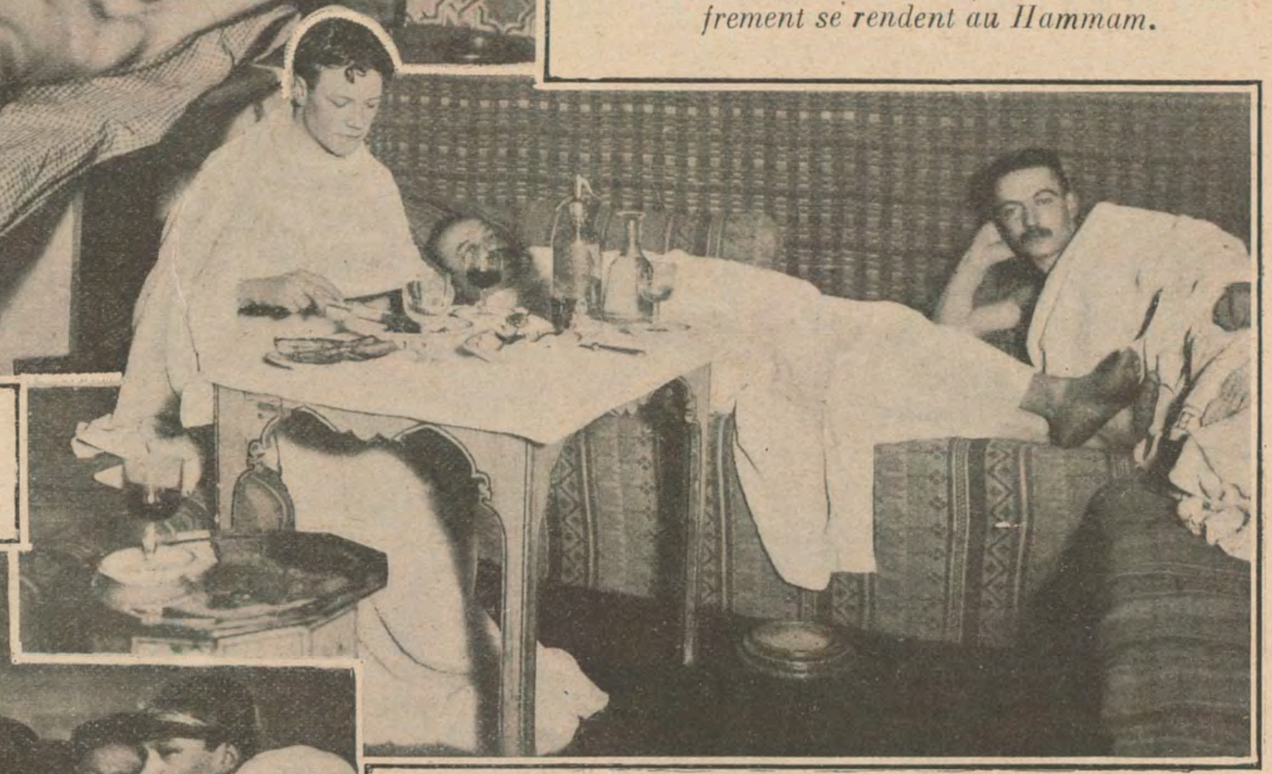
L'arrivée au Hammam.

Dès leur descente du train, Alec Carter et Parfrement se rendent au Hammam.



Le massage de Parfrement.

C'est dans la salle à 54°, que notre photographe Simons, a pris ce cliché.



Le déjeuner au Hamman.

Après le massage, il faut se réconforter. Parfrement, en peignoir, déjeune avant de partir à Auteuil.

G. Brown H. Roberts | Burgoyne H. Holt | R. Sauval Bloxigde | Parfrement L. Robert | Kearney

Le vestiaire des jockeys.

Ce document, du plus haut intérêt, représente le vestiaire des jockeys à Auteuil.

Réunissons maintenant ces différents frais. Supposons un cavalier de plat libre d'engagements qui aura pris part à toutes les réunions de la seule campagne parisienne, soit 126, et qui sur deux montes en moyenne par ournée, soit 252, aura piloté 60 gagnants au cours de 40 séances, ce qui n'a rien d'exagéré. Il aura dépensé au minimum 332 francs pour son abonnement de deuxième classe entre Chantilly et Paris; 2.050 francs pour ses voitures, déduction faite des 37 réunions de Maisons-Laffitte et des 7 réunions de Chantilly; 140 francs environ pour ses 37 allers et retours dans les wagons de l'Ouest de Saint-Denis à Maisons-Laffitte; 882 francs pour ses bains et massages; 1.660 francs pour son service de vestiaire et 1.200 francs pour ses pourboires aux lads des chevaux victorieux, soit au total une somme de 6.264 francs. Il est vrai qu'il aura touché au minimum également, pour prix de ses services, 60 francs par monte perdante (11.520 francs), 120 francs par monte gagnante (7.200 francs), et 30 francs de frais de déplacement par réunion (3.780 francs), soit au total une somme de 22.500 francs.

Les frais d'équipement Il importent de rechercher, maintenant, ce que coûtent les effets et l'équipement dont tout jockey doit être muni pour paraître sur un hippodrome. En ce qui concerne le harnachement du cheval de courses qui va se ranger sous les ordres du starter, si l'entraîneur fournit la bride, et, au besoin, le masque et les bandages, c'est le jockey qui fournit la martingale et la selle complète, avec le tapis de selle, la sangle, la sur-sangle, les étrivières et les étriers. Une selle de courses coûte de 140 à 160 francs : tout professionnel doit toujours en avoir à sa dispo-

Le retour à Chantilly.

Leur journée terminée, les jockeys reviennent à Chantilly ou à Maisons-Laffitte. Le chemin de fer est encore une source de frais pour eux.

sition au moins trois de poids différent, afin d'éviter la surcharge, ou, au contraire, le poids mort; la plus légère, pour les obstacles, pèse en général 4 livres; il en est, pour le plat, qui pèsent seulement 480 grammes; moins une selle est lourde et plus son prix est élevé, en raison de la main-d'œuvre particulièrement minutieuse et de la qualité des matières premières indispensables. Un tapis de selle vaut de 15 à 20 francs : toujours pour être en mesure de faire le poids exact, il est nécessaire d'en posséder au moins six pesant respectivement une demi-livre, 1 livre, 2 livres, 4 livres, 7 livres et 14 livres ; en obstacle le tapis d'une demi-livre est inutile. Enfin une martingale mince et légère revient à 12 ou 15 francs : cet accessoire sert exclusivement pour le plat, où les chevaux plus jeunes et plus inexpérimentés opposent des défenses que ne pratiquent plus les vétérans : il a pour but en effet d'empêcher le recul des sangles distendues et aussi le passage des rênes par dessus l'encolure. Une bonne martingale peut durer une dizaine de mois; tous les ans il faut acheter au moins une selle et deux tapis de selle neufs.

La garde-robe du jockey Le jockey doit avoir en outre, avant d'endosser la casaque et de coiffer la toque, fournies par le propriétaire, culottes, bottes, linge, cravache et éperons. La garde-robe initiale, qu'il convient d'ailleurs de renouveler intégralement chaque année, se compose de 4 paires de culottes, dont 2 paires en cachemire et 2 paires en soie, chacune de ces dernières pesant 40 grammes environ; de 3 paires de bottes pesant chacune 250 grammes ; de 6 chemises de flanelle et de 6 chemises de soie, celles-ci plus légères que celles-là, bien entendu; enfin d'une douzaine de bas à jours qui facilitent le glissement des culottes. Une paire de culottes coûte de 35 à 45 francs; une paire de bottes de 70 à 80 francs; une chemise de flanelle de 15 à 20 francs et une chemise de soie de 25 à 30 francs. Quant aux éperons, ils valent 12 francs environ. La cravache, suivant qu'elle est en bois tourné ou en baleine se vend 5 ou 25 francs. Les jockeys d'obstacles se servent presque exclusivement d'une part de bottes à talons pour éviter, s'ils tombent, la fatale emprise de l'étrier, et d'autre part de cravaches en bois tourné, de perpignans, dont l'appel est moins brutal, ce qui est préférable à la fin d'un parcours sévère, et dont la perte est moins onéreuse : il est rare, en effet, que le cavalier, après une chute un peu rude, retrouve son stick; parmi les spectateurs de la pelouse empressés autour de lui il se trouve, paraît-il, le plus souvent un collectionneur, un admirateur ou plus simplement un joueur, prompt à recueillir jalousement ce spécimen, cette relique ou ce fétiche.

En négligeant la première mise de fonds et en se bornant à calculer, d'après la moyenne des prix précités, le montant des frais annuels que nécessite le renouvellement des effets de course, on obtient un total approximatif de 900 francs en chiffres ronds. En résumé, si l'on fixe à une somme globale de 7.200 francs les frais qui incombent aux jockeys du fait de l'exercice de leur profession, il ne semble pas que l'on puisse être taxé d'exagération.

Comme on le voit, les bénéfices qu'il est possible de réaliser, sans sortir de la moyenne, restent des plus appréciables, et s'il est peu d'emplois qui imposent à leurs titulaires de tels sacrifices, il en est peu, en revanche, qui leur confèrent de semblables émoluments.

Si l'on examine la situation avec impartialité on ne peut s'empêcher de conclure que le métier de jockey est malgré tout un joli métier.

Certes, à l'exercer, surtout sur les obstacles, on encourt des risques; on assume aussi des obligations souvent pénibles, comme celle de se soumettre à un régime sévère, pour ne pas perdre son poids et se maintenir en condition, comme celle de monter par tous les temps et d'endurer avec la même indifférence résignée la bise glaciale de décembre, les giboulées de mars, et les flammes ardentes de juillet.

Mais, pour quelques épines, que de roses! surtout si l'on a la chance de se classer, après quelques succès heureux, parmi les jockeys réputés habiles, les « crocodiles » qui, par leur seule apparition, médusent leurs adversaires, s'en emparent comme d'une proie terrifiée et les engloutissent sur le winning post.

Alors à vous tous les chevaux sur lesquels on compte, les « fin prêts », les imbattables, et les victoires s'ajoutent aux victoires et le public toujours prompt à s'enthousiasmer, les joueurs, les propriétaires eux-mêmes vous célèbrent à l'envi, oubliant le plus volontiers du monde, aussi vite d'ailleurs qu'ils s'en souviendront à l'occasion, que si un mauvais jockey peut empêcher un bon cheval de gagner, un bon jockey fera triompher rarement un mauvais cheval.

Que tout ce que je viens de dire ne serve pas à monter la tête à quelques jeunes gens qui voient tout de suite dans le métier de jockey une situation qui leur permettra de gagner les appointements de député, ou même de ministre à un âge où l'on a coutume d'être encore au lycée, ou à l'école primaire. Le métier de jockey comme tout autre à ses déboires. Pour un Alec Carter, pour un Woodland ou un Stern, combien d'ignorés, combien de malheureux qui n'ont pas réussi!

R. DE VILLETANEUSE.

NOTES DES ÉDITEURS

Notre installation dans l'Hôtel du 90, avenue des Champs-Elysées est, à présent, à peu près terminée.

L'inauguration en est fixée aux 18 et 19 mars. A la première fête, qui sera donnée le 18 mars, nous convierons les membres de la Presse, de la Critique, du monde des Arts, du Théâtre et de la Politique. Ce sera, en quelque sorte, la répétition générale. La seconde fête, qui est fixée au lendemain, 19 mars, est réservée aux abonnés. Il est bien évident, et cela nous cause les plus vifs regrets, que nous ne pouvons les inviter tous. Si vaste que soit l'immeuble des Champs-Elysées, il est malheureusement trop certain que le théâtre ne peut disposer de plus de cinq cents places. C'est donc un tirage au sort qui a désigné les cinq cents privilégiés invités à la fête du 16 mars, trois cents pour Paris et trois cents pour les départements.

Nous avisons directement ces abonnés de la chance qui les favorise et ceux d'entre eux qui ne pourraient assister à notre fête d'inauguration sont priés de nous le faire savoir, afin que nous puissions disposer de leur place en faveur d'un autre abonné.

Mais que tous ceux qui n'ont pas été favorisés par le sort se rassurent! Nous organisons immédiatement, en effet, six matinées et trois soirées artistiques qui leur seront réservées.

Ces fêtes sont fixées aux dates suivantes :

Matinées : Les mardis 9 et 23 avril, 7 et 21 mai, 4 et 18 juin.

Soirées : Les mercredis 24 avril, 22 mai et 19 juin.

La salle des fêtes ne contenant que 500 places assises, voici comment nous procèderons pour satisfaire tour à tour tous nos abonnés. Les deux cent cinquante abonnés qui se présenteront dans nos bureaux avec leur dernier reçu d'abonnement recevront un coupon de deux places pour le premier concert qui aura lieu, nous l'avons dit, le mardi 9 avril; les deux cent cinquante qui se présenteront ensuite recevront deux billets pour le second concert et ainsi de suite.

Le même abonné ne pourra, dans le courant de l'année, assister à plus d'un concert. Nous désirons, en effet, que tous nos abonnés puissent profiter de l'invitation que nous sommes heureux de leur faire.

En ce qui concerne le programme des fêtes d'inauguration, il n'est pas encore définitif au moment où nous mettons sous presse. Mais nos lecteurs se doutent bien que nous n'avons rien négligé pour qu'il soit essentiellement attrayant et parisien.

Il est inutile, nous le croyons, d'ajouter que nous organiserons également une série de fêtes, de conférences et de manifestations sportives auxquelles nos abonnés seront plus particulièrement conviés.

Nous inaugurerons également le 15 mars notre photographie d'art, dont la direction est confiée à l'artiste bien connu Henri Manuel. Tout nouvel abonné qui n'a pas encore eu de prime aura droit, jusqu'au 1er avril, à un superbe portrait album grand-format. En outre, des conditions spéciales sont faites à nos abonnés, qui bénéficient d'une remise de 10 p. 100 sur tous les prix.

Le numéro de *Femina* du 15 mars est spécialement consacré au modes du printemps qui vient et du prochain été. C'est le « numéro de saison », que toutes les femmes de goût attendent avec tant impatience. Il sera cette année, tout à fait hors de pair : il donnera plus de cinquante modèles inédits, signés Fournery, Drian, René..., des chroniques de Marie-Anne L'Heureux, Camille Duguet, Jacqueline, etc. Retenez chez votre libraire ce numéro unique. Il fera prime, comme tous les numéros de saison.

PIERRE LAFITTE ET CIE.

LE SPORTSMAN ET LA FINANCE

Les cours du 3 0/0, qui avaient fortement baissé, à cause du projet d'impôt sur le revenu, ont un peu remonté. Non seulement on ne doit pas s'en étonner, mais il est fort possible que la reprise s'accentue.

A vrai dire, la tendance n'y est pas encore, les offres du comptant sont assez abondantes pour que les achats des Caisses Publiques soient immédiatement satisfaits sans que les cours en puissent être influencés, mais l'équilibre pourrait être facilement déplacé, pour plusieurs raisons.

Le projet de M. Caillaux frappe les rentes et valeurs étrangères plus sévèrement encore que les rentes française ; la cote des fonds publics se ressent de l'équilibre budgétaire, et si le projet de loi était voté, il est indiscutable que l'élasticité de l'impôt complémentaire assurerait l'équilibre du budget ; enfin, le projet peut être rejeté par les chambres, et alors ce serait la hausse certaine du 3 0/0 et son ascension rapide vers le pair.

Nous sommes donc loin de conseiller aux rentiers de vendre le 3 0/0, d'autant plus que nous croyons au rejet de l'impôt sur la rente. Qu'on lise attentivement un article très fouillé, « l'Inquisition fiscale » paru dans le *Temps* du 27 février, on y trouvera des textes, des chiffres, trop longs pour être reproduits ici, qui laissent prévoir des obstacles insurmontables.

Si, abstraction faite de l'impôt sur la Rente Française qui nous paraît aujourd'hui jugé, on examine la situation créée par le projet aux travailleurs modestes, on arrive à cette conclusion qu'avant de taxer les gros revenus, il atteint d abord les familles d'employés, où le travail de plusieurs membres arrive à réunir un total de 7 à 8.000 fr. de ressources annuelles.

Des calculs ont été faits qui aboutissent à ce résultat que dans des cas nombreux, les impôts supportés actuellement seraient triplés par la combinaison des cédules et de l'impôt complémentaire.

Ces résultats inacceptables sont la conséquence de l'erreur fondamentale qui confond salaires et revenus et totalise toutes les ressources d'une famille sur la tête de son chef. Le moyen pratique d'échapper à cette aggravation de charges serait la dislocation de la famille, la séparation des biens des époux, l'installation séparée des enfants. Il est clair que la loi ne peut pas avoir des conséquences aussi déplorables. Le texte du projet de M. Caillaux sera profondément modifié, s'il n'est pas rejeté complètement.

Son apparition a eu pour premier effet d'arrêter les transactions de la Bourse, sauf sur quelques titres dont les mouvements tiennent à des causes particulières, comme le *Rio*, la *Sosnowice* etc... les affaires sont nulles. La spéculation et les capitaux attendent une solution sans oser s'engager. Les rentes et Fonds d'Etats sont visés directement, les Banques, menacées de devenir les instruments d'inquisition du fisc, voient leurs actions baisser, les valeurs mobilières françaises sont l'objet d'une défiance exagérée et qui ne durera pas, mais que l'approche d'un régime nouveau et encore inconnu explique facilement.

Dans cette situation, nous répétons encore ce que nous avons déjà dit : Gardez-vous de l'affolement, des résolutions soudaines et presque toujours prématurées. Ne vous laissez pas troubler par la crainte de l'impôt sur le revenu et ne vendez rien par suite de cette crainte. Mais faites à nouveau l'étude de vos valeurs et n'hésitez pas à vous débarrasser de celles qui ne sont pas solides.

Consultez-nous. Nous possédons sur toutes les valeurs françaises et étrangères des documents et des renseignements certains que nous vous communiquerons et dont l'étude vous sera des plus utiles pour asseoir votre opinion.

Pour l'emploi de vos disponibilités, observez avant tout la règle salutaire de diviser autant que possible vos placements. C'est la seule manière d'en écarter les risques.

PETITE CORRESPONDANCE

Abonné H. C. — *Nous vous avons adressé les numéros de la* « Revue Internationale des Valeurs de Placement » *qui parlent de* Campanario. *Veuillez observer que nous avons recommandé les* parts *à 260-265 fr. alors que la comparaison avec les cours de l'action les obligeait à monter d'une quarantaine de francs. Cette hausse s'est faite et aujourd'hui nous estimons qu'il est plus avantageux d'acheter des actions que des parts. En tenant compte de cette observation, les renseignements donnés par la* Revue Internationale *vous seront très utiles en vous mettant au courant de cette affaire, qui est foncièrement bonne.*

J. B., Chantilly, — *Vous préférez les placements à plus-values aux placements à revenus. Nous sommes de l'opinion contraire, mais chacun en ce monde agit selon son tempérament. En dehors, des Mines de Cuivre, qui ont toujours la faveur du marché, il y a le* Camphre *dont les titres vont être introduits à la cote. Le capital est de 7.100.000 fr. en 71.000 actions de 100 fr. Une combinaison heureuse permet à la Société de fabriquer au dehors en attendant que ses usines soient complètement terminées. Elle a pu ainsi accepter des traités de 5.000 à 6.000 kilos par jour, au lieu de 3.000, chiffre auquel elle bornait ses espérances jusqu'à son installation complète. Nous croyons que la valeur est excellente. Si vous avez l'intention d'y entrer, ne perdez pas de temps pour nous en demander.*

C. de B., Tours. — *Ne vendez pas vos actions* Soleil Incendie. *Elles ont déjà remonté, elles monteront encore, croyons-nous, de plusieurs centaines de francs. Vendez alors aux environs de 2.500 ; vous avez trop de valeurs d'assurances. Nous vous ferons un projet de remploi qui vous donnera, avec la même sécurité, un revenu un peu supérieur. Vos numéros ne sont pas sortis.*

Moteur 118, Rouen. — *Comme obligations, nous vous proposons le remploi de la somme dont vous parlez, moitié en obligations 5 0/0* Ville de Saragosse *et moitié en obligations 5 0/0* Puebla Tramway Light & Power C°. *Les recettes nettes de dernière entreprise, pour l'exercice 1906 dépassent* $ *44.000 (220.000 fr.) les prévisions faites par le président de la société.*

Pour tout ce qui concerne la partie financière : renseignements sur valeurs, ordres de Bourse, paiement de coupons, etc., etc., nos lecteurs sont priés de s'adresser à la

Banque Demmé, Desrousseaux & Cie,
9, rue Pillet-Will, Paris.

La pénétration pacifique.
La dernière conquête de l'automobile, le nouveau magasin des « Fiat », 9, rue de la Paix.

Les autos rue de la Paix

Chaque rue de Paris a non seulement sa physionomie qui la distingue de sa voisine, elle possède aussi une âme qui lui est propre, une âme triste ou joyeuse, coquette ou sévère, épanouie ou recroquevillée, élégante ou grossière, une âme que laisse deviner le regard de ses fenêtres, que révèle le sourire ou la grimace de ses boutiques, que trahit la démarche lente ou pressée, égale ou sautillante, des gens qui foulent ses trottoirs.

Il en est de discrètes, qui ont la pudeur des sentiments qu'elles excitent, il en est d'exhubérantes qui nous parlent, qui nous attirent, et qui n'ont rien de caché pour nous. Telle la rue de la Paix, la rue élégante par excellence, la rue que nous envient tous les étrangers, parce qu'elle est aussi la plus parisienne et la plus nerveuse de nos rues, celle où se caractérisent le mieux nos goûts, nos luxes et nos convoitises. Rue bien vivante aussi d'une vie diverse, selon l'heure où l'on l'observe, mais d'une vie qui toujours n'appartient qu'à elle et qui en fait quelque chose de très à part, même dans le centre de Paris, en face de l'Opéra et à côté des grands boulevards

De quatre à six heures, c'est un va et vient incessant ; des portières de voitures claquent, et, sur les trottoirs les passants se multiplient et les badauds s'attardent. L'âme de la rue devient à la fois mouvementée et flâneuse aguichante avec le regard solliciteur de ses vitrines froufroutante avec les silhouettes féminines qui se faufilent sous l'ombre de ses portes cochères ou se découpent derrière le cadre de ses magasins.

C'est dans ce milieu, si élégant, qui paraissait le domaine exclusif du couturier, de la modiste, du bijoutier et du parfumeur, que l'automobile vient de s'introduire L'automobile n'est-il pas maintenant le commerce le plus élégant et la limousine n'est-elle pas aussi obligatoire pour la femme du monde que la rivière de diamants ? C'est à Ernest Loste que nous devons cette dernière conquête. En pleine rue de la Paix, il vient d'installer le nouveau magasin des Fiat et on ne peut rêver rien de plus artistique et de plus exquis que cette façade en fer forgé, et cet aménagement intérieur, aux sculptures délicates.

Et l'automobile apportera ainsi à la rue féminine et variée un peu de son âme sportive et voyageuse.

K. B.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*. Paris. — H.-L. MOTTI. *Le Gérant :* JARRIGE.